

ACADÉMIE ROYALE DES SCIENCES D'OUTRE-MER

Classe des Sciences morales et politiques. N.S., XXIX-3, Bruxelles, 1965

**JEAN JADOT**

**Artisan de l'expansion belge  
en Chine**

PAR

**G. KURGAN-VAN HENTENRYK**

Aspirante au F.N.R.S.

**1-205**

**T. XXIX (3)**

**Kurgen**

**F 190**

KONINKLIJKE ACADEMIE VOOR OVERZEESE WETENSCHAPPEN

Klasse voor Morele en Politieke Wetenschappen. N.R., XXIX-3, Brussel, 1965

## ACADÉMIE ROYALE DES SCIENCES D'OUTRE-MER

Classe des Sciences morales et politiques. N.S., XXIX-3, Bruxelles, 1965

## RESUME

En 1904, la Société d'Etude de Chemins de Fer en Chine, groupe franco-belge activement appuyé par Léopold II, obtient la concession d'une voie ferrée de plus de 1 200 km reliant Pékin à Hankow.

Ille engage l'ingénieur Jean Jadot, Directeur du chemin de fer de l'Etat-Egypte, pour diriger en Chine la construction de la ligne.

Tout cela, relatif à l'immense Compagnie du Peking-Hankow pour le développement de l'Empire.

Aussi ne le faut-il pas oublier, car il y a une grande part de la part des négociations avec les Chinois, surtout à l'égard des négociations.

En 1904, la Société d'Etude de Chemins de Fer en Chine, groupe franco-belge activement appuyé par Léopold II, obtient la concession d'une voie ferrée de plus de 1 200 km reliant Pékin à Hankow.

Ille engage l'ingénieur Jean Jadot, Directeur du chemin de fer de l'Etat-Egypte, pour diriger en Chine la construction de la ligne.

## JEAN JADOT

Artisan de l'expansion belge  
en Chine

PAR

G. KURGAN-VAN HENTENRYK

Aspirante au F.N.R.S.

In 1904, de "Société d'Etude de Chemins de Fer en Chine", een brief door Léopold II gesonde Frans-Belgische groep, de concessie voor het aanleggen van een spoorwegaan-  
leiding van meer dan 1 200 km tussen Peking en Hankow.

Zij neemt de ingeniën Jean JADOT, Directeur van de Spoor-  
lijn van Den Haag-Egypte, in dienst om in China de leiding te  
nemen bij de aanleg van deze lijn. Deze onderneming heeft spoedig  
het belang van de Peking-Hankow, voor de uitbreiding van de  
Belgische belangen in 't Hemelse Rijk. Hij bereikt zich dan ook  
niet tot het uitvoeren van zijn oorspronkelijke opdracht, doch  
nacht, door onderhandelingen met de verantwoordelijke Chinese  
persoonlijken, het aan zijn maatschappij overnemen de het uit-  
te breiden en uitvoeren onderwerpen op te richten. Zijn ver-  
moeden bevestigd, want zijn financiën en onderhandelings-  
talent, welke hem zowel in het Verre Oosten als in Europa een  
achternaamde naam bezorgen.

Bij zijn terugkeer in België in 1906, wordt hij lid van de  
Directie van de "Société Générale de Belgique" en enkele  
jaars later Gouverneur van deze maatschappij.

KONINKLIJKE ACADEMIE VOOR OVERZEESE WETENSCHAPPEN

Klasse voor Morele en Politieke Wetenschappen. N.R., XXIX-3, Brussel, 1965

Mémoire présenté à la Séance du 15 février 1965  
Rapporteurs: MM. J. STENGERS et R.-J. CORNET

## RESUME

En 1898, la Société d'Etude de Chemins de Fer en Chine, groupe franco-belge activement appuyé par LÉOPOLD II, obtient la concession d'une voie ferrée de plus de 1 200 km reliant Pékin à Hankow.

Elle engage l'ingénieur Jean JADOT, Directeur du chemin de fer de Basse-Egypte, pour diriger en Chine la construction de la ligne.

Très vite, celui-ci comprend l'importance du Pékin-Hankow pour le développement des intérêts belges dans le Céleste Empire. Aussi ne se borne-t-il pas à la mission initiale, mais tend-il, par des négociations avec les responsables chinois, à étendre le réseau confié à sa société et à créer d'autres entreprises. Sa compétence technique ainsi que ses talents de financier et de négociateur lui assureront une brillante réputation tant en Extrême-Orient qu'en Europe.

Dès son retour à Bruxelles en 1906, il entre au Conseil de direction de la Société Générale de Belgique dont il deviendra gouverneur quelques années plus tard.

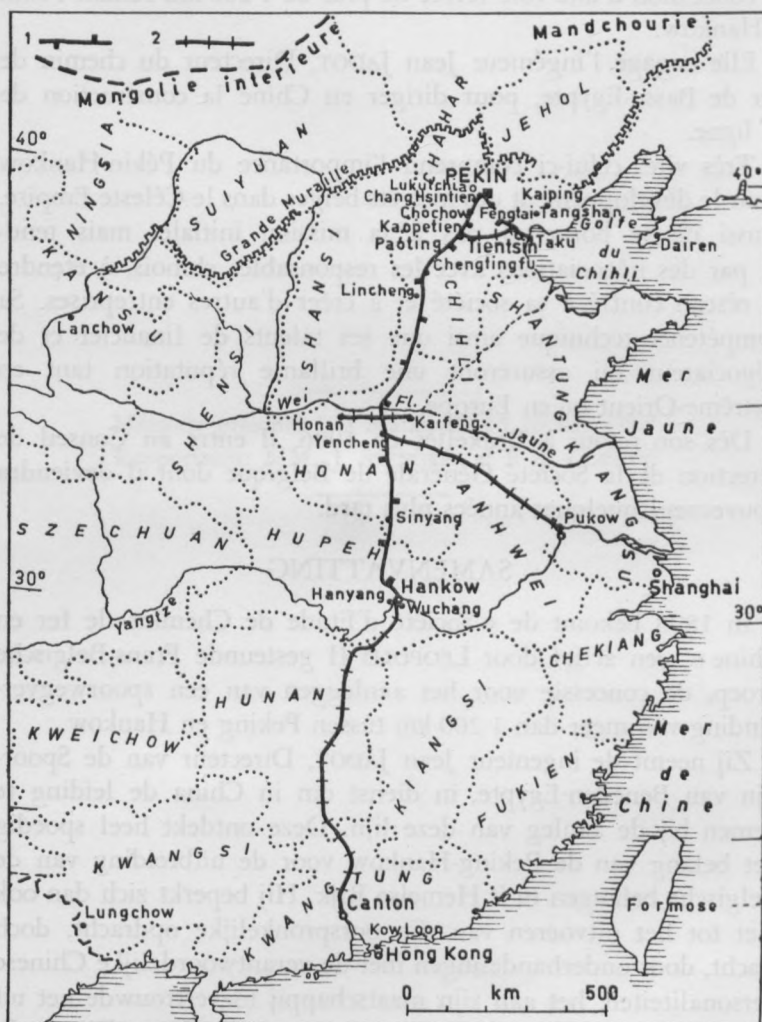
## SAMENVATTING

In 1898 bekomt de « Société d'Etude de Chemins de fer en Chine », een actief door LEOPOLD II gesteunde Frans-Belgische groep, de concessie voor het aanleggen van een spoorwegverbinding van meer dan 1 200 km tussen Peking en Hankow.

Zij neemt de ingenieur Jean JADOT, Directeur van de Spoorlijn van Beneden-Egypte, in dienst om in China de leiding te nemen bij de aanleg van deze lijn. Deze ontdekt heel spoedig het belang van de Peking-Hankow voor de uitbreiding van de Belgische belangen in 't Hemelse Rijk. Hij beperkt zich dan ook niet tot het uitvoeren van zijn oorspronkelijke opdracht, doch tracht, door onderhandelingen met de verantwoordelijke Chinese personaliteiten, het aan zijn maatschappij toevertrouwde net uit te breiden en nieuwe ondernemingen op te richten. Zijn technische bevoegdheid, alsmede zijn financiers- en onderhandelaars-talent, zullen hem zowel in het Verre Oosten als in Europa een schitterende faam bezorgen.

Bij zijn terugkeer te Brussel in 1906, wordt hij lid van de Directieraad van de « Société Générale de Belgique » en enkele jaren later Gouverneur van deze maatschappij.





La Chine au début du XX<sup>e</sup> siècle

1. voies ferrées construites.
2. voies ferrées projetées.

## INTRODUCTION

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la plupart des pays industriels se sont engagés dans la voie des investissements à l'étranger, particulièrement dans les pays économiquement sous-développés.

Après 1895, la Chine devient l'un des principaux enjeux de l'impérialisme occidental. En effet, la défaite subie par cet immense empire à l'issue de son conflit avec le Japon révèle à l'extérieur une faiblesse incoupçonnée jusqu'alors. Dès cette époque, les puissances occidentales rivalisent avec acharnement en vue d'assurer une mainmise économique et politique sur ce pays. La bataille des concessions atteint son paroxysme en 1898 lorsque la Chine, harcelée de toute part, accorde aux étrangers un grand nombre de territoires à bail et de concessions de chemins de fer. [25, p. 157]

Depuis sa jeunesse, le Roi LÉOPOLD II s'était intéressé à l'Extrême-Orient, région du monde dans laquelle il avait lancé ses premières tentatives coloniales. Puis l'Afrique s'était placée au premier rang de ses préoccupations. Toutefois, en 1896, le Roi ne perd pas de vue l'intérêt que présenterait le marché chinois pour l'expansion industrielle belge. Aussi est-ce à son initiative que des syndicats se forment en Belgique et participent au *scramble* avec l'appui de nos agents diplomatiques.

Le 26 juin 1898, après deux ans de négociations ardues, un groupe de capitalistes belgo-français, fondateur de la Société d'Etude de Chemins de Fer en Chine, obtient définitivement la concession du chemin de fer de Pékin à Hankow. Deux contrats sont conclus. Aux termes du contrat d'emprunt, la société belge doit construire une ligne longue de 1 214 kilomètres pour le compte de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois.

Elle se charge de trouver les fonds nécessaires, par l'émission en Europe d'un emprunt de 112 500 000 francs, qui serait garanti, par le gouvernement. Cet emprunt, d'une durée de trente ans, serait amortissable à partir de 1909, et aucune mesure de conversion ou de remboursement ne serait admise avant le premier septembre 1907. La Société d'Etude se voit assurée des commandes du matériel non fourni par l'industrie chinoise, et bénéficie de prérogatives dans le choix du personnel, ainsi que de l'exemption de certaines taxes. Le second contrat lui concède l'exploitation de la ligne pour la durée de l'emprunt avec un droit de participation de 20 % sur les bénéfices nets. [28, p.104-107]

Bien que la Société d'Etude eût envoyé ses propres négociateurs en Extrême-Orient, le mérite du succès belge revient cependant à deux agents des Affaires Etrangères: le baron de VINCK DES DEUX ORP et Emile FRANQUI. Le premier, ministre de Belgique à Pékin, avait entamé les pourparlers en 1896 (1), tandis que le second avait été nommé, à la demande du Roi, Consul à Hankow puis à Shanghai, en vue de poursuivre les négociations avec les autorités locales.

Comme l'écrivait le baron de VINCK, ce contrat devait ... ouvrir la porte à deux battants à l'influence belge, aux industries belges, aux capitaux belges et aux travailleurs belges dans cette immense Chine, dont seules les Grandes Puissances se disputaient la coupe réglée (2).

La Société d'Etude avait confié à l'ingénieur Eugène HUBERT la direction technique de cette affaire en Chine.

Très rapidement celui-ci ne parut pas capable d'assurer le rayonnement d'une telle entreprise. Au bout de quelques semaines, il se trouvait en désaccord complet avec le directeur de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois, SHENG HSUAI-HUAI, responsable devant son gouvernement de la réalisation du chemin de fer. HUBERT se montrait également maladroit dans ses rapports avec les agents diplomatiques français, défenseurs des intérêts de leurs nationaux dans cette affaire. De plus,

(1) VINCK au Ministre des Affaires Etrangères, Pékin 10 novembre 1896 (*Archives du Ministère des Affaires Etrangères de Belgique (A.E.B.)*, 2813, XVI).

(2) VINCK au Ministre, Pékin, 28 juin 1898 (*A.E.B.*, 2813, II).

il menait une vie privée pour le moins discutable, ce qui lui aliéna les sympathies de la colonie européenne de Shanghai. Aussi le baron de VINCK et FRANCQUI demandèrent-ils son remplacement sous peine de voir les contrats remis en cause, d'une part, et d'autre part se déclencher une opposition violente de la part des associés français. (3)

C'est dans ces circonstances que le directeur général de la Société d'Etude, Arnould FOCQUET, prend contact avec l'ingénieur Jean JADOT qui assume à ce moment la direction de la construction du chemins de fer de Basse-Egypte pour le compte de la Société des Chemins de Fer Economiques (groupe EMPAIN). JADOT est alors âgé de 36 ans. Son aspect robuste malgré sa taille peu élevée, son visage aux yeux clairs et doté d'une épaisse moustache, ses cheveux taillés en brosse reflètent un tempérament énergique empreint néanmoins de réserve et de bonté.

Né à On-lez-Jemelle, le 28 janvier 1862, il appartient par sa mère à une famille d'ingénieurs. (4) Après avoir poursuivi lui-même des études d'ingénieur à l'Université de Louvain, il commence sa carrière dans la construction de chemins de fer dans les provinces de Liège et du Luxembourg. Il a 25 ans lorsque son père meurt. Aîné d'une famille de six enfants, dont le benjamin est en bas âge, il se voit chargé de la soutenir matériellement et moralement. Lorsqu'en juillet 1894, le groupe EMPAIN l'invite à se rendre d'urgence en Egypte pour y remplacer le directeur des Tramways de Caire, JADOT n'hésite pas à quitter sa «vie de fonctionnaire» pour améliorer à l'étranger sa situation matérielle. (5)

(3) VINCK au Ministre, Pékin 31 août 1898 (A.E.B., XXI, 6).

(4) Nous empruntons ces données biographiques à la Biographie coloniale belge, T. IV, col. 472 ss., ainsi qu'à l'ouvrage publié par les soins de Monsieur Jean FRANCQUI, Jean Jadot 1862-1932, pp. 13 à 16. Voir aussi R.-J. CORNET [8, p. 11 ss.] et Octave JADOT, Famille d'ingénieurs, pp. 20 à 29.

(5) Le 27 janvier, dans une lettre fort émouvante à sa cousine Maria, Jean JADOT décrit les problèmes familiaux dans lesquels il s'est débattu, la nécessité pour lui de vivre plusieurs années encore à l'étranger «pour atteindre une honnête aisance à l'abri du souci». Ces obligations ont retardé de plusieurs années sa décision de lui demander sa main, et il ne lui cache pas qu'il faudra «se résigner à vivre encore de 5 à 10 ans à l'étranger». Maria COUSIN qui vivait alors avec sa famille au Chili lui télégraphia son consentement. (*Papiers Jadot*)

Débarqué au Caire en pleine saison chaude, il se met d'emblée au travail. Malgré son manque d'expérience dans ce domaine, en moins de deux ans il mène à bien la construction du tramway et procède à l'installation de la centrale électrique complémentaire. Très satisfait de ses services, le groupe EMPAIN lui confie en 1896 la direction des travaux du chemin de fer de Basse-Egypte. Les conditions de travail dans cette région sont très pénibles en raison du climat particulièrement malsain qui y règne. Néanmoins la construction avance, et c'est là que JADOT reçoit la proposition de la Société d'Etude.

Déjà pressenti par elle six mois auparavant, JADOT avait ajourné sa décision parce que le contrat du Pékin-Hankow n'était pas encore signé. Le 18 mars 1898, il écrivait à ce propos à sa fiancée:

Je suis réinstallé au Caire où j'ai encore à faire pour un an et demi, si je reste aux Economiques avec qui je ne suis bien; mais eu égard à la position très lucrative qui m'est faite ici, je ne puis la quitter sans la certitude d'une position meilleure ou tout au moins équivalente. Si le Syndicat de Chine réussit sa combinaison financière et s'il renouvelle les offres qu'il m'a faites en décembre, je les accepterai car elles m'assureraient un avenir brillant et certain, si toutefois tu consens à me suivre en Chine! (5)

Le 12 juillet, répondant à l'appel de la Société d'Etude, il lui donne son accord télégraphique moyennant des conditions acceptables et lui annonce son retour à Bruxelles le 7 août. (6)

Revenu en Belgique, JADOT épouse sa cousine Maria, fille de l'ingénieur Louis COUSIN, professeur à l'Université de Santiago du Chili. Il est officiellement engagé par la Société d'Etude en octobre suivant.

Investi du titre d'ingénieur-contrôleur, JADOT est chargé de la direction des études, de la construction et éventuellement de l'exploitation du Pékin-Hankow, conformément aux contrats du 26 juin 1898.

Sa résidence est fixée provisoirement à Hankow. Il succédera à HUBERT à l'expiration du mandat de ce dernier. D'autres

---

(6) Télégramme de JADOT à FOCQUET (*Papiers Jadot*, dossier Société d'Etude).

clauses prévoient un traitement mensuel de 3375 francs, qui s'élèvera à 6250 francs lors de la reprise des fonctions de HUBERT. De plus, JADOT devra séjourner en Extrême-Orient pendant un terme de 4 à 6 ans, selon la date de l'achèvement de la construction. Il est défrayé de ses frais de voyage, de logement, de soins médicaux et d'escorte. En outre certaines indemnisations sont prévues en cas de résiliation du contrat par l'une des parties.

(7)

Le 22 décembre 1898, Jean JADOT débarque à Shanghai accompagné de sa jeune épouse.

L'étude de son séjour en Chine de 1898 à 1906, nous a paru digne d'intérêt à plusieurs points de vue.

Cette période de sa carrière offre un exemple remarquable de l'ascension d'un dirigeant de grande entreprise à l'époque du haut capitalisme. L'activité déployée par JADOT en Extrême-Orient, ses talents d'ingénieur et son sens des affaires dans un jeu aussi financier que technique, aussi diplomatique que financier, le signalèrent à l'attention des dirigeants de la Société Générale, le plus grand établissement bancaire belge, qu'il devait du reste gouverner un jour.

Ce sont ces mêmes succès qui incitèrent LÉOPOLD II à s'adjoindre JADOT dès son retour de Chine. Rien, en effet, ne permet de croire que le Roi soit intervenu dans le choix de JADOT en 1898 (8), mais il est certain qu'en 1906 l'ingénieur-contrôleur du Pékin-Hankow fut associé par le Souverain à la mise sur pied des nouvelles sociétés congolaises.

L'influence exercée par JADOT sur l'ensemble de l'expansion belge en Chine fut considérable.

En dehors de sa tâche principale, il contribua à la création de diverses entreprises et fut même mêlé, directement ou indirectement aux affaires d'autres groupes financiers belges.

---

(7) STOCLET à JADOT, Bruxelles 6 octobre 1898 (*Ibidem*).

(8) Aucun document n'atteste l'intervention du Roi dans la décision de JADOT, comme l'a rapporté l'auteur de la notice de la Biographie coloniale belge, citée plus haut.



Ses titres de mandarin, décernés par la puissante impératrice TZU-HI, et son prestige dans les milieux chinois servirent efficacement les intérêts belges. Ses jeunes frères Jules et Lambert occupèrent des postes de direction à la Compagnie Internationale d'Orient dont FRANCQUI était le principal animateur depuis 1901 (9); en effet, le nom de JADOT était devenu un élément précieux dans les relations avec les autorités de l'Empire.

Cette étude pourra en outre attirer l'attention sur certains problèmes posés par l'investissement international dans les pays sous-développés et mettre en lumière les aspects de la lutte financière et diplomatique opposant les étrangers aux autochtones, ou les étrangers entre eux. Elle évoquera les difficultés causées par l'incompréhension des milieux d'affaires européens vis-à-vis des problèmes locaux, à propos notamment des qualités nécessaires aux cadres étrangers pour agir avec efficacité.

Ce furent les nombreux enseignements de son séjour en Chine qui affirmèrent la personnalité de Jean JADOT, et ce fut dans ce pays que se formèrent de nombreux hommes d'affaires belges, au moment où sous l'impulsion de LÉOPOLD II, notre pays tentait de se créer une place de choix sur le marché international.

La rédaction de cette étude se fonde en grande partie sur une documentation de première main de deux provenances différentes: les papiers privés de Jean JADOT détenus par son fils, Monsieur Pierre JADOT, qui les a très aimablement mis à notre disposition (\*), et les archives du Ministère des Affaires Etrangères de Belgique.

Les archives privées de Jean JADOT sont très abondantes pour les affaires de Chine. Elles comprennent deux volumes reliés

---

(9) A propos d'Emile FRANCQUI, voir Biographie coloniale belge, T. IV, col. 319 ss. Biographie Nationale, supplément T. III, fasc. 1<sup>er</sup>, col. 362-376.

\* Nos remerciements les plus vifs s'adressent à Messieurs R.-J. CORNET et L. JADOT qui nous ont introduite auprès de Monsieur Pierre JADOT, propriétaire des archives de son père. L'accueil très aimable de Monsieur et Madame Pierre JADOT nous a permis de travailler dans les conditions les plus agréables; puissent-ils trouver ici l'expression de notre profonde gratitude. Nous remercions également MM. R.-J. CORNET et Jean STENGERS pour la bienveillante attention avec laquelle ils ont relu notre manuscrit, et suggéré certaines corrections et mises au point.

de lettres écrites par lui à son épouse pendant son séjour en Extrême-Orient de 1898 à 1906, et rédigées au cours de ses nombreux et longs déplacements d'affaires. Il y rapporte d'une plume alerte les péripéties de ses voyages, les rencontres qu'il a faites et bien souvent les affaires qu'il a réalisées ou dont il s'occupe particulièrement.

Dans un autre volume relié, comprenant des papiers de grand format relatifs à des questions diverses, figure un itinéraire dactylographié de ses pérégrinations en Chine de même que les textes de certains contrats conclus dans ce pays.

De plus, trois dossiers contiennent l'un de la correspondance, assez réduite d'ailleurs, avec le Palais, les deux autres, des papiers relatifs à la Société d'Etude dont des fragments de correspondance avec A. FOCQUET et le baron F. BAEYENS, Gouverneur de la Société Générale.

Quatre carnets, dont deux copie-lettres, comportent des notes au jour le jour dont le texte, dans certains cas, recoupe exactement les originaux des lettres adressées à Madame Jadot. Un fascicule dactylographié intitulé « Famille d'ingénieurs », daté d'octobre 1947, a pour auteur Octave, frère benjamin de Jean JADOT.

Enfin, quatre agendas datant de 1907 à 1910 ont également été conservés.

Aux Archives du Ministère des Affaires Etrangères, nous avons eu recours au dossiers économiques de la série Chine, spécialement ceux relatifs au Pékin-Hankow mais aussi à des pièces éparpillées dans diverses fardes traitant d'autres questions.

Les documents qui concernent JADOT sont de deux natures: il y a tout d'abord la correspondance diplomatique et consulaire, ensuite celle qui est échangée entre l'Ingénieur-Contrôleur et la Société d'Etude. Celle-ci en communique une partie considérable, sous forme de copie, au Département, lorsque l'action de celui-ci doit être étroitement associée à celle de l'entreprise en cas de négociation des concessions ou de litige avec le Gouvernement Chinois ou des ressortissants d'autres nations.

C'est ainsi qu'un grand nombre de rapports mensuels de Jean JADOT ont été conservés. Il y relate systématiquement les étapes



de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, en les émaillant de considérations techniques sur les méthodes de construction et le type de matériel à utiliser conformément aux conditions naturelles du pays.

A cela s'ajoute la relation des négociations d'autres affaires en cours. D'une longueur de vingt à trente pages, rédigés bien souvent au courant de la plume par suite du manque de temps disponible, ces rapports reflètent bien l'esprit organisateur et précis de leur auteur et la nature des problèmes auxquels il se trouve confronté.

## CHAPITRE I

### Le cadre des futures activités de Jean Jadot

Avant d'aborder l'étude de l'activité de Jean JADOT en Chine, situons le cadre dans lequel celui-ci devra évoluer, et l'importance de la tâche qui lui est réservée.

Quelle est la situation de la Chine à cette époque? Cet immense empire peuplé de 400 millions d'habitants vit depuis 1894 une période particulièrement troublée.

Le dynastie mandchoue au pouvoir depuis un siècle voit son autorité ébranlée tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. En dépit de ses efforts de centralisation, son autorité s'est effritée au cours du temps au profit de dirigeants provinciaux, vice-rois ou gouverneurs. Ceux-ci se sont chargés de la répression des fréquents troubles locaux qui ont agité la Chine depuis plusieurs décennies; à la faveur de ces circonstances, ils ont pu s'assurer des moyens de pression souvent considérables sur le gouvernement impérial. Cependant, comme leur nomination dépend de la faveur impériale, la capitale de l'empire, Pékin, est un foyer d'intrigues permanent où plusieurs factions tentent d'accéder au pouvoir.

D'autre part, depuis les années 1840, certaines puissances occidentales, notamment la Grande-Bretagne et la France, s'efforcent de pénétrer dans l'Empire du Milieu en vue d'y acquérir une influence politique et économique. Cherchant de fréquents prétextes pour y intervenir militairement et retirer les avantages de pareille situation, elles se heurtent à une résistance obstinée des dirigeants chinois. C'est pourquoi, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, hormis les établissements missionnaires à l'intérieur de l'empire, l'occupation et l'activité européennes se limitent à quelques ports ouverts dont Shanghai, Nankin, Canton, Tientsin...

Par contre, de nombreux agents diplomatiques étrangers ont été accrédités à Pékin. Enfin, les intérêts européens avant 1894 sont essentiellement commerciaux.

La guerre sino-japonaise modifiera profondément cette situation.

Pendant des siècles, le Japon avait été considéré en Extrême-Orient comme une puissance de second rang, sinon vassale du Céleste Empire. Or, depuis 1868 à la suite d'un conflit militaire avec les Occidentaux, il a pris conscience de la nécessité de se développer économiquement pour s'affranchir de toute tutelle étrangère. Avec une ténacité et une discipline sans précédent, ce pays a opéré sa révolution industrielle en quelques décennies, en l'axant dès le début sur le développement de sa puissance militaire.

C'est à propos de leur lutte d'influence en Corée que la Chine et le Japon en viennent aux armes en 1894. Bien que la Chine ait entamé précédemment des réformes de son armée et développé l'industrie des armements, ses troupes subissent de cuisantes défaites. Le Japon, ne manque de profiter au maximum de son avantage.

La victoire nippone alerte les puissances intéressées aux affaires d'Extrême-Orient. Tandis que l'Angleterre adopte une politique d'abstention, la Russie, la France et l'Allemagne s'unissent pour freiner l'appétit du vainqueur en obligeant celui-ci à rétrocéder la plupart des territoires envahis. Mais la Chine se voit astreinte au paiement d'une lourde indemnité. Les conditions de la paix sont réglées le 17 avril par le Traité de Shimonoseki tandis que la rétrocession des acquisitions territoriales japonaises ne sera réalisée que le 10 novembre suivant.

Il est inutile de faire remarquer que cette intervention des puissances en faveur de la Chine ne relève pas de la philanthropie. En effet, elles ne vont pas tarder à la monnayer. L'attitude bienveillante de la Russie incite les responsables politiques chinois à conclure une alliance avec le gouvernement du tsar. Le traité d'amitié sino-russe de 1896 est immédiatement suivi de la fondation de la Banque Russo-Chinoise et de la concession du chemin de fer de l'Est chinois, qui, toutes deux, favoriseront la pénétration russe en Mandchourie.

D'autre part, affaiblie militairement et financièrement, la Chine doit recourir à l'emprunt extérieur pour s'acquitter de sa dette de guerre. Des syndicats financiers européens rivalisent en vue d'obtenir des contrats dont les garanties doivent leur assurer une mainmise progressive sur les finances chinoises.

La compétition internationale atteint un stade aigu lorsque le meurtre de deux missionnaires dans la province du Shantung fournit à l'Allemagne un prétexte pour s'emparer du port de Kiaochow et en exiger la cession à bail. Dès ce moment toutes les puissances européennes harcèlent l'Empire sans répit. Ce dernier ne parvient plus à résister à leurs prétentions, et l'année 1898 se révèlera particulièrement fructueuse pour les chasseurs de concessions. [20, p. 173 ss; 25 p. 150 ss]

Sur le plan interne, les contacts inévitables avec les étrangers ont aussi modifié la situation.

Au sein de la classe dirigeante chinoise, quelques personnalités se rendent compte de la nécessité du progrès économique pour se libérer de l'ingérence étrangère. A l'encontre du Japon, elles ressentent l'impossibilité dans laquelle se trouve leur pays d'accomplir seul sa révolution industrielle. Certains mandarins éclairés conseillent au Trône le recours au capital étranger moyennant des conditions limitatives de l'intervention des prêteurs, et insistent sur la nécessité stratégique et économique de la construction des chemins de fer. Soulignons que ces progressistes appartiennent à la classe dirigeante traditionnelle.

Or, de par sa structure et sa mentalité, celle-ci se tient éloignée de toutes les activités économiques. Depuis des millénaires une déconsidération morale et sociale pèse sur la notion de bien matériel et les activités qui s'y rapportent. En témoigne d'ailleurs le fait que les marchands appartiennent à l'échelon le plus bas de la hiérarchie sociale.

Dès lors les partisans de réformes économiques se heurtent à de nombreuses difficultés pour défendre leur point de vue et l'emporter sur leurs adversaires dans la course à la faveur impériale.

A cette époque, en dépit du règne officiel de l'empereur KUANG-HSU, sa tante l'impératrice TZU-HI dirige en maître la politique de Pékin.

Elle assied définitivement son pouvoir en matant le mouvement de réformes soutenu par son neveu pendant les «Cent Jours chinois» (juin-septembre 1898) et relègue l'empereur dans une des îles de la ville impériale. Douée d'une forte personnalité, autoritaire, capricieuse et débauchée, elle délègue ses pouvoirs à ses favoris du moment.

Très xénophobe, elle tente par tous les moyens de s'opposer à la pénétration étrangère. Son rôle ambigu pendant les troubles suscités par les Boxers en 1900, vaudra à la Chine une occupation des troupes envoyées par les puissances occidentales pour protéger leurs ressortissants assiégés à Tientsin et Pékin. La signature du protocole de paix en septembre 1901 place l'Empire devant l'obligation de réparer les dommages causés aux étrangers en payant notamment une lourde indemnité et en acceptant la révision de ses traités de commerce. A partir de cette époque, le gouvernement chinois entame une politique de réformes visant à la centralisation administrative du pays ainsi qu'à son développement économique. Profitant des rivalités qui règnent entre les groupes financiers étrangers, il parvient à obtenir leur aide à des conditions moins onéreuses, particulièrement dans le domaine ferroviaire. Mais ces tentatives de redressement ne sauveront pas la dynastie mandchoue des remous politiques et sociaux qui agitaient le pays depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1911, elle est balayée par la première révolution qui ouvre une période d'instabilité prolongée. [7, p. 219 ss]

\* \* \*

Dans ce cadre, plusieurs mandarins jouent un rôle important.

Nous avons évoqué plus haut la puissance de certains vice-rois. Parmi eux, deux personnalités nous intéressent particulièrement: LI HUNG-CHANG et CHANG CHIH-TUNG.

Le premier d'entre eux jouit d'une réputation internationale. Sa brillante carrière débute par des exploits militaires pendant la révolte des Taiping. Il gravit rapidement par la suite les échelons de l'administration chinoise et accède successivement à la vice-royauté de plusieurs provinces. Lors de l'accession de TZU-HI à la Régence, vers 1875, Li devient l'un de ses principaux

conseillers et joue un rôle éminent dans la politique étrangère de l'Empire. Parallèlement à ses activités à Pékin, il étend son pouvoir dans la riche province métropolitaine de Chihli dont il est devenu le vice-roi. Il réorganise l'armée provinciale, surveille la perception des douanes et contrôle le commerce de Tientsin, port principal du Nord de la Chine. Il fonde également diverses entreprises dont une compagnie de navigation à vapeur et une administration des télégraphes; sous ses auspices les Chinois entreprennent l'exploitation du riche bassin charbonnier de Kaiping (au nord-est du Chihli), en recourant à l'aide technique européenne.

Afin d'assurer des débouchés intéressants à la production houillère, le mandarin encourage la création d'une voie ferrée entre Tientsin et Tongshan, siège principal de l'exploitation. Puis pour des raisons stratégiques, il tente d'en poursuivre la construction vers Pékin, à l'ouest et vers la Grande Muraille à l'est. Une violente opposition manifestée par le parti réactionnaire met fin momentanément aux travaux. Le chemin de fer ne sera prolongé qu'après la fin de la guerre sino-japonaise. Pour le construire et l'exploiter, une entreprise publique chinoise, la Compagnie Impériale des Chemins de Fer du Nord, recourt à l'aide financière d'une banque anglaise, la Hong Kong and Shanghai Banking Corporation. La compagnie ferroviaire est d'ailleurs soumise à la juridiction du vice-roi du Chihli et sera une des rivales les plus acharnées de la compagnie du Pékin-Hankow.

Ainsi donc, LI HUNG-CHANG tisse un vaste réseau d'entreprises à la direction desquelles il place ses hommes de confiance, et dont il retire de plantureux profits. Vers 1890, il atteint l'apogée de sa puissance. Malheureusement pour lui, l'affrontement de son armée aux troupes japonaises en 1894 tourne à son désavantage en raison de préparatifs insuffisants. A la suite des défaites militaires chinoises, LI est chargé de négocier la paix à Shimonoseki. Tenu pour responsable du sort humiliant réservé à son pays, il tombe en disgrâce et perd la vice-royauté du Chihli. Il n'en a pas perdu pour autant la mainmise sur l'économie de la région. De plus, sa réputation



à l'étranger lui vaut l'honneur de représenter l'Empire au couronnement du tsar NICOLAS II en 1896. C'est pendant son séjour à Saint-Petersbourg que fut conclue l'alliance sino-russe, ainsi que les conventions relatives à la fondation de la Banque Russo-Chinoise et au chemin de fer de l'Est chinois. Mettant ce voyage à profit pour visiter d'autres pays d'Europe et les Etats-Unis, LI HUNG-CHANG se rend en Belgique à l'invitation du roi LÉOPOLD II. Ce dernier désirait lui montrer le développement industriel de notre pays et l'intérêt que trouveraient les Célestes à faire appel aux capitaux et techniciens d'une petite nation neutre, pour la mise en valeur de la Chine. De nombreuses manifestations sont organisées à cet effet et le mandarin, déjà fort âgé, y assiste avec une somnolente indifférence. Toutefois, au cours des entretiens privés, LÉOPOLD II réussit à impressionner favorablement l'envoyé chinois.

A son retour en Extrême-Orient, LI conserve encore une influence certaine dans la politique étrangère de l'Empire. Il favorise l'alliance avec la Russie, attitude qu'il ne manque pas de monnayer. Toujours partisan de la construction des chemins de fer, il accorde son appui aux prétentions belges à la concession du Pékin-Hankow en 1898. La réaction violente de l'Angleterre et les exigences formulées par sa Légation en compensation du succès belge valent au mandarin une nouvelle disgrâce. Ses adversaires politiques parviennent à l'éloigner de la capitale en le faisant nommer vice-roi des deux Kuang, provinces de la Chine méridionale.

C'est à la faveur des troubles Boxers que le gouvernement impérial le rappellera à la vice-royauté du Chihli. Après l'entrée victorieuse des troupes étrangères à Pékin, il est chargé de négocier la paix et redevient l'un des hommes les plus écoutés de l'empire. En novembre 1901, deux mois après la signature du protocole de paix, LI HUNG-CHANG meurt à l'âge de soixante-dix-huit ans, victime d'une indigestion.

Politicien habile sinon rusé, LI HUNG-CHANG était un des seuls dirigeants chinois bien connu à l'étranger. Sa forte personnalité et l'influence qu'il exerçait dans certains milieux officiels, en dépit de la défaveur impériale qu'il subit pendant les dernières années de sa vie, ont incité de nombreux chasseurs de

concessions occidentaux à s'adresser à lui. Très sensible à la corruption comme la plupart des autres mandarins, il édifia partiellement sa fortune au moyen de pots-de-vin et d'intérêts qu'il acquérait dans les entreprises fondées sous ses auspices. Il favorisa l'expansion russe au grand dam de la Grande-Bretagne dont la prépondérance en Chine avait été indiscutable jusqu'à la guerre sino-japonaise [14, t.I., p. 464-471; 12, p. 62-65; 29, p. 424 ss]

A côté de ce personnage intimement mêlé aux affaires extérieures de l'empire, le vice-roi CHANG CHIH-TUNG contraste singulièrement, non seulement par le domaine où s'est exercée son activité, mais encore par la relative stabilité de sa carrière politique.

Vice-roi de la province du Hupeh, située au cœur de la Chine et baignée par le Yangtze, il réside à Wuchang, une des deux villes adjacentes au grand port intérieur de Hankow. Il exerce une influence sur la politique intérieure de son pays et joue un rôle dominant dans la construction des chemins de fer. Dès 1889, il plaide auprès du Trône la nécessité stratégique de relier le Nord de la Chine au Sud, par une voie ferrée de Pékin à Hankow, qui se prolongerait ensuite vers Canton.

Conscient de la faiblesse de son pays, mais décidé à résister à son démembrement, il admet la nécessité de recourir à l'aide extérieure pour financer ses besoins en capitaux. Toutefois il importe de limiter au maximum l'intervention des prêteurs en Chine.

En septembre 1896, le Trône crée la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois en vue de faire construire la ligne de Pékin à Hankow, et l'autorise à contracter éventuellement des emprunts à l'étranger. La compagnie est destinée à étendre par la suite son programme ferroviaire, et CHANG CHIH-TUNG est investi de la responsabilité des négociations avec les capitalistes étrangers, et de la réalisation de la section méridionale du chemin de fer. A ce titre, il se montre particulièrement favorable aux chercheurs de concession qui sont ressortissants de puissances de second rang, peu dangereuses pour l'intégrité territoriale de l'empire, comme la Belgique et les Etats-Unis.



Au cours des années suivantes, le gouvernement chinois recourt aux avis de CHANG pour tous les projets de chemins de fer en Chine centrale.

Très soucieux de développer la puissance militaire de son pays, celui-ci avait fondé des usines métallurgiques à Hanyang, la troisième ville voisine de Hankow et Wuchang aux bords du Yangtze. Il en avait confié la direction à des ingénieurs belges venus de la Société Cockerill.

Profondément xénophobe, CHANG adopte cependant une attitude neutre lors des troubles Boxers et conclut avec les agents consulaires étrangers une convention visant à la protection des personnes et des biens dans la vallée du Yangtze. D'autre part, fortement impressionné par l'ascension rapide du Japon, il s'entoure de conseillers nippons et témoigne d'une hostilité croissante à l'égard des Européens et des Américains. Il se montrera à partir de 1904 un des agents les plus actifs de la politique de rachat des chemins de fer et réussira à faire annuler l'année suivante la concession du Hankow-Canton dont nous dirons quelques mots plus loin.

Comme LI au Chihli, CHANG CHIH-TUNG crée une série d'entreprises minières, métallurgiques, textiles et bancaires à la tête desquelles il place ses hommes de confiance. Mais à l'encontre de son collègue du Nord, il semble doué d'un patriotisme plus sincère et sa réputation n'est pas entachée par une pratique systématique de la corruption. [14, t.I., p. 27-31; 21, p. 141-143]

Dans le sillage des deux vice-rois, un homme de type nouveau affirme son influence dans le Céleste Empire. Il s'agit de SHENG HSUAI-HUAI.

Né en novembre 1844 dans la région de Shanghai, il appartient à une famille de mandarins provinciaux subalternes. Après avoir échoué à plusieurs examens, il cherche un autre moyen d'assurer son avenir et entre en juillet 1870 dans l'armée de LI HUNG-CHANG. Il s'y occupe du secrétariat et de l'intendance. Il asseoit sa réputation l'année suivante par l'action énergique qu'il mène contre les inondations et la famine qui accablaient alors le Chihli. Aussi LI HUNG-CHANG le prend-il à son service personnel pour le déléguer aux affaires économiques de sa province. Cette nouvelle fonction va marquer le début d'une ascen-

sion rapide. Progressivement, SHENG met la main sur la direction de la plupart des entreprises patronnées par le vice-roi. Il en devient actionnaire et commence à édifier une fortune considérable. Investi en même temps de fonctions officielles importantes dans l'administration des douanes maritimes, il est mis fréquemment en contact avec des étrangers.

Malgré sa subordination au vice-roi du Chihli, SHENG réussit à se créer un pouvoir autonome et à étendre son appareil économique dans d'autres régions. C'est ainsi qu'il entre en relation avec CHANG CHIH-TUNG.

Ce dernier lui confie en mai 1896 la direction des usines d'Hanyang en lui vendant un lot considérable d'actions de l'entreprise. En octobre suivant, SHENG devient directeur général de la nouvelle Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois. A ce titre il négociera par la suite des contrats d'emprunts étrangers pour la construction d'un réseau de plus de 4 000 kilomètres. Il n'en abandonne pas pour autant la direction des entreprises fondées par LI HUNG-CHANG, ni ses intérêts dans d'autres affaires. Parallèlement à cette activité d'entrepreneur, SHENG gravit les échelons de la hiérarchie mandarinale.

Comme CHANG CHIH-TUNG, il adopte une position neutre au moment des désordres de 1900. L'année suivante l'impératrice le nomme commissaire, chargé de la négociation des traités de commerce. Il est alors au faîte de sa puissance. Ce mandarin avisé est à l'époque un des seuls dirigeants chinois qui ait assimilé les techniques financières utilisées par les Occidentaux. Sa situation de directeur général des chemins de fer l'oblige à traiter avec des hommes d'affaires étrangers, qu'il s'entend à mettre habilement en concurrence.

Malheureusement pour lui sa position brillante ne manque pas de susciter des rivalités, et après la mort de LI HUNG-CHANG, il doit livrer une lutte sans répit au nouveau vice-roi du Chihli, son ancien compagnon d'armes YUAN SHIH-KAI (10).

Qui est YUAN SHIH-KAI? Comme SHENG, il entame sa carrière vers 1870 dans le sillage de LI HUNG-CHANG, et s'occupe des

---

(10) Tous les éléments de la biographie de SHENG sont empruntés à l'excellent ouvrage de M. Feuerwerker [12].

affaires militaires et extérieures de la province du Chihli. Après la disgrâce de son protecteur en 1895, YUAN lui succède à la tête de l'armée du Chihli et gagne la faveur de TZU-HI en l'aidant à mettre fin aux « Cent Jours » chinois. Devenu par la suite gouverneur de la province du Shantung, il y réprime les troubles suscités par les Boxers à la fin de 1899. Son influence grandissante lui vaut la succession de LI HUNG-CHANG à la vice-royauté du Chihli en 1901.

A ce titre il mettra la réorganisation militaire du Nord de la Chine au premier rang de ses préoccupations. [5, p. 52 ss]

Comme les ressources de sa province sont épuisées à la suite des désordres et de l'occupation des armées étrangères, YUAN tente de reconquérir l'ancien domaine économique de LI HUNG-CHANG. D'autre part, il est soucieux de contrôler les chemins de fer en vue de faciliter le transport des troupes et des approvisionnements.

Dès lors, il va se heurter inévitablement aux intérêts de SHENG, et multiplier les intrigues à Pékin en vue de faire destituer son rival de la direction des grandes entreprises publiques et semi-publiques qui lui avait été confiées. Cette animosité est d'ailleurs attisée par l'attitude indépendante adoptée par SHENG à l'égard du nouveau vice-roi. Le décès du père de SHENG en octobre 1902, fournit à YUAN une occasion excellente pour réaliser ses desseins. La coutume chinoise exigeait en effet qu'un mandarin renonçât en pareille circonstance à ses fonctions, pour observer un deuil de vingt-sept mois. Toutefois l'empereur pouvait le maintenir en activité, chose qui se pratiquait habituellement. Par ses menées, YUAN obtient la démission définitive de SHENG des deux plus hauts postes occupés par ce dernier: ceux de commissaire du commerce et de vice-président du ministère des travaux publics. En outre, SHENG se voit démis de la plupart des entreprises de l'ancien réseau de LI HUNG-CHANG, mais réussit à conserver la direction des affaires placées sous la responsabilité de CHANG CHIH-TUNG, notamment la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois [5, p. 91] (11) Pendant sept ans sa carrière connaît de nombreux rebondisse-

---

(11) Rapport JADOT du 1<sup>er</sup> février 1903 publié en annexe, p. 115 ss.

ments. Une campagne de dénonciation d'abus, menée par YUAN aboutit à son éviction de la Compagnie Impériale des Chemins de fer Chinois en 1906; il y est remplacé par un fidèle de YUAN, TANG SHAO-YI.

A la mort de TZU-HI en novembre 1909, YUAN est momentanément écarté du pouvoir tandis que SHENG, appelé à Pékin, est investi de fonctions à caractère économiques, spécialement la réforme des finances gouvernementales et la nationalisation des chemins de fer. Mais les troubles révolutionnaires de 1911 vont ramener YUAN SHIH-KAI au pouvoir et consacrer l'effacement définitif de SHENG de la scène politique chinoise.

Si nous nous sommes attardés à la biographie de ces personnages, c'est en raison du rôle prépondérant qu'ils ont joué dans les relations de la Chine avec les chasseurs de concessions étrangers.

La position d'un SHENG dans les affaires de chemin de fer, l'expose à des sollicitations incessantes et lui permet de profiter des rivalités internationales afin d'obtenir les conditions les plus avantageuses possibles.

Résidant à Shanghai, il y reçoit les émissaires d'établissements financiers européens et discute avec eux les conditions des emprunts. C'est en dernier ressort que les négociateurs s'adressent aux vice-rois responsables des chemins de fer, lesquels se chargent d'obtenir la sanction impériale des contrats conclus.

Désireux de mettre en pratique les techniques occidentales, les mandarins ne parviennent pas à se dégager des traditions administratives chinoises. Il en résulte une régionalisation de l'autorité qui entrave la réalisation de travaux conçus à l'échelle de vastes régions. Ainsi la construction d'un chemin de fer est placée sous la responsabilité des autorités de chaque province traversée par la ligne, pour la section à construire sur leur territoire. D'autre part, la gestion des compagnies se ressent de la pratique courante du pot-de-vin, du népotisme et du favoritisme à l'égard de concitoyens originaires de la même région que les dirigeants de l'entreprise. De même les profits de l'entreprise ne sont pas affectés au réinvestissement à des fins industrielles, mais placés selon les usages traditionnels dans les mont-de-piété ou les biens fonciers.

Tel est le cadre dans lequel va se mouvoir Jean JADOT.

Avant de décrire ses propres activités, voyons quelle tâche lui est réservée en Chine.

Nous avons évoqué dans l'introduction les conditions de la concession du Pékin-Hankow.

On n'était pas arrivé sans peine à une entente en juin 1898. En effet, depuis deux ans, les agents diplomatiques belges avaient entamé avec SHENG et CHANG CHIH-TUNG des négociations en vue de la concession à une entreprise belge de la construction et de l'exploitation de la ligne.

Or, en Belgique même, à l'invitation de LÉOPOLD II, la Société Générale et la Société Cockerill avaient accepté de s'occuper de l'affaire. Comme elles ne disposaient pas de capitaux suffisants pour assumer seules les risques de l'entreprise, il leur fallait trouver une aide extérieure.

Après une série de contacts, un syndicat français patronné par la Banque de Paris et des Pays-Bas et groupant des constructeurs de matériel de chemin de fer accepte de participer à la fondation de la Société d'Etude de Chemins de Fer en Chine, le 3 mars 1897. Celle-ci a pour actionnaires la plupart des sociétés métallurgiques belges importantes de l'époque, notamment Marcinelle et Couillet, Baume et Marpent, Ougrée, La Providence, etc., tandis que du côté français figurent notamment le Creusot, la Compagnie de Fives-Lille, la Compagnie française de matériel de chemin de fer. [24, 22-23 mars 1897, acte n° 1113, p. 1008].

D'autre part, un syndicat de banques en majorité françaises et dirigé par la Société Générale de Belgique et la Banque de Paris et des Pays-Bas, est formé en vue de l'émission de l'emprunt.

Malgré les bonnes dispositions des Chinois à l'égard des Belges, plusieurs contrats doivent être signés successivement en raison des exigences croissantes formulées par les banquiers français à propos des conditions d'émission de l'emprunt.

L'accord définitif est conclu le 26 juin 1898; nous ne reviendrons pas sur ses dispositions générales.

Il importe toutefois de souligner que pendant toute la négociation, les Belges cachèrent soigneusement la participation française dans l'entreprise; ils savaient qu'elle éveillerait la méfiance de la Chine, hostile aux grandes puissances, et ils désiraient éviter la jalousie de l'Angleterre. Celle-ci s'opposait vivement à l'expansion franco-russe en Extrême-Orient.

Ainsi lorsque plus tard, cette participation française fut connue, elle devait valoir aux Belges la réputation, mal fondée d'ailleurs, d'être les hommes de paille de la France et de la Russie en Chine. [11, X-8-1914, p. 291]

Quelle importance revêtait la future voie ferrée? Aux yeux des Chinois elle représentait un atout stratégique, politique et économique.

En effet, vers 1895, le système de communications de l'empire est rudimentaire. Bien que celui-ci dispose d'un excellent réseau de voies navigables naturelles, orienté généralement d'Ouest en Est, les liaisons entre le Nord et le Sud s'effectuent surtout par terre. Des convois de charrettes, de mules ou de petits chevaux assurent des transports lents sur les routes fréquemment aménagées en terre battue, ou parfois dallées. Ces voies terrestres subissent des détériorations dues aux brusques variations climatiques, tant en Chine du Nord où règne un climat continental, qu'en Chine du Sud, soumise au régime de la mousson. Ces inconvénients se sont faits sentir de manière flagrante pendant la guerre sino-japonaise, car la lenteur de l'acheminement des troupes, des vivres et des munitions vers les champs de bataille du Nord avaient considérablement handicapé l'armée chinoise. [19, p. 56]

Sur le plan politique, pareille voie de communication permettrait à l'administration centrale d'asseoir son autorité en Chine centrale et méridionale et d'endiguer le pouvoir croissant des dirigeants locaux.

Enfin, le choix du tracé s'inspirait également de considérations économiques. Il s'agissait de relier la capitale de l'empire, Pékin, à la métropole commerciale de la Chine centrale, Hankow, distante de 1 214 kilomètres. Hankow est considérée à cette époque comme le futur Chicago de la Chine.



Sise au bord du fleuve Yangtze, à 1 100 kilomètres de la côte, elle accueille dans son port des navires de haute mer. Elle constitue une place pivot pour le commerce intérieur et extérieur du pays, en redistribuant les produits des régions voisines ainsi que les marchandises étrangères.

Avec ses deux voisines Wuchang et Hanyang, construites sur le même site, elle compte une population de plusieurs millions d'habitants.

Ainsi le chemin de fer pourra favoriser les échanges entre des régions productrices de biens différents.

Du Nord au Sud, il traversera les bassins houillers, situés au Sud-Ouest de Pékin. Puis il se dirigera vers la plaine peuplée du Fleuve Jaune dont les alluvions enrichissent une large zone productrice de blé, de sorgho et de millet pour passer ensuite à proximité du bassin houiller du Honan et traverser les rizières aux abords du Yangtze. [9, p. 16; 18, p. 106-108]

Pour les concessionnaires, le Pékin-Hankow présente un intérêt certain. Tout d'abord en tant que constructeur, la société belge espère obtenir de grosses commandes de matériel de construction, d'exploitation et d'entretien. Mises à part les fournitures des usines chinoises, la plupart des ordres seront adressés aux sociétés actionnaires de la Société d'Etude.

Sur le plan financier, la responsabilité de l'émission de l'emprunt assure au syndicat émetteur une commission de 6,5 % sur le produit de l'émission tandis que le service des obligations sera rémunéré à raison de 1/4 % sur le montant des coupons payés et 1/4 % sur le montant des obligations amorties. (12)

De plus, dans la mesure où le trafic répondra aux prévisions, la participation de 20 % aux bénéfices nets de l'exploitation offre une perspective d'appréciables profits.

---

(12) Voir le contrat publié dans ULLENS DE SCHOOTEN [28]. Le syndicat émetteur avait acheté les obligations au prix de 90 % de la valeur nominale (art. 17). L'emprunt fut émis en avril 1899 à 96,5 %, ce qui assurait aux banques un bénéfice de 6,5 % sur l'émission (prospectus d'émission, A.E.B., 2815, II). Les dispositions relatives au service financier sont stipulées à l'article 13.

Au point de vue technique, la voie ferrée présente certaines difficultés. La structure du réseau hydrographique exige l'établissement de nombreux travaux d'art. La tâche des ingénieurs se complique en raison du cours capricieux des fleuves de la plaine du Nord et des variations considérables de leur niveau selon les saisons.

Ainsi se pose le problème des fondations dans un sol alluvionnaire très mou, et il faut attendre les périodes d'étiage pour les études et la construction. Le franchissement du Fleuve Jaune par un pont de 3 kilomètres exigera un soin particulier.

Dans la partie méridionale du tracé, il y a lieu d'étudier la traversée de régions montagneuses et le percement de plusieurs tunnels.

A ces obstacles naturels s'ajoute le problème de la main-d'œuvre. La Chine commence à tâtonner son développement industriel et ne dispose pas d'ouvriers qualifiés. Pour utiliser la main-d'œuvre locale, il importe de la former et de l'encadrer par des agents européens suffisamment compétents et capables de se faire obéir.

Enfin, il est important de se concilier la bienveillance des autorités locales dans les régions traversées par la ligne afin d'assurer l'acheminement du matériel et la sécurité du personnel employé.

Par conséquent, la tâche de l'ingénieur en chef exige non seulement de la compétence technique mais encore le sens de l'organisation et la faculté d'adaptation aux conditions locales.

Quel était l'état d'avancement des travaux qui, rappelons-le, étaient déjà commencés avant la nomination de JADOT à la direction de la ligne ?

Il importe d'évoquer ici quelques faits antérieurs à la conclusion du contrat de SHENG avec la Société d'Etude.

Le projet de construction d'une ligne de Pékin ou plutôt de Lukutchiao, localité située à 15 km au sud de la capitale, à Hankow fut décidé en 1896. La Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois, fondée en septembre de la même année,



avait reçu du gouvernement une somme de 13 millions de tael (environ 40 millions de francs) pour entamer les travaux en attendant la conclusion d'un accord avec des financiers étrangers.

De ces 13 millions, 4 millions furent versés au cours des deux années suivantes. SHENG, le directeur général de la compagnie chinoise, décida de faire construire un premier tronçon de 145 km entre Lukutchiao, le terminus nord de la ligne et le chef-lieu du Chihli, Paoting. Il recourut aux services de l'ingénieur anglais KINDER, directeur de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord de la Chine, qui avait réalisé la ligne de Pékin-Tientsin sous les auspices de LI HUNG-CHANG. Lorsque SHENG se mit à négocier avec la Société d'Etude, il lui fallut tenir compte des capitaux dont il disposait et des travaux déjà entrepris.

L'article 19 du contrat d'emprunt allait régler cette question.

Il fut convenu que les 13 millions de tael serviraient à financer en premier lieu le tronçon Lukutchiao-Paoting. Les fonds empruntés en Europe seraient affectés aux travaux entre Paoting et Hankow, soit sur une distance de 1 069 km. La réalisation de ces 1 069 km était confiée à la Société d'Etude qui s'engageait à commencer la construction par le Sud sur une section de 247 km.

En vertu du contrat d'exploitation, la Société d'Etude acquit le droit d'administrer toute la ligne, c'est-à-dire de Lukutchiao à Hankow, et elle s'engagea à l'ouvrir au trafic au fur et à mesure de l'achèvement de chaque section.

Au moment où Jean JADOT arrive en Chine, le tronçon confié à KINDER est en voie d'achèvement. Par contre, la compagnie belge vient à peine d'ouvrir les chantiers de Hankow et les débuts de la construction sont rendus pénibles par les divers incidents qui ont marqué la gestion de son prédécesseur (13).

---

(13) Voir *infra*, p. 33.

## CHAPITRE II

### **La direction générale du Pékin-Hankow**

(de janvier 1899 à mai 1902)

Débarqué le 22 décembre à Shanghai, JADOT ne s'y attarde guère et part pour Hankow où la Société d'Etude lui a assigné sa résidence. Il arrive le premier janvier. Le lendemain, il rend visite à SHENG HSUAI-HUAI, directeur général de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois. Au cours de l'entrevue, le mandarin insiste sur la nécessité d'activer les travaux et déplore qu'on ne commence pas la construction au Nord, c'est-à-dire à Paoting, qui est le meilleur tronçon. Dans la rue, ce même jour, JADOT fait la connaissance d'Emile FRANCQUI. Cette rencontre marquera le début d'une longue amitié.

Depuis 1896, FRANCQUI est l'agent de LÉOPOLD II en Chine. Militaire de carrière, il s'était particulièrement signalé à l'attention au Congo, lors de l'exploration du Katanga par les premières expéditions belges au cours des années 1891-1892. Aussi le Souverain l'avait-il choisi pour servir les intérêts belges dans le Céleste Empire.

Afin de lui conférer une étiquette officielle, le Roi l'avait fait nommer consul à Hankow. En guise de première mission, FRANCQUI s'était concilié la faveur de CHANG CHIH-TUNG et avait plaidé auprès du vice-roi les avantages d'une association avec les capitaux belges pour la réalisation du Pékin-Hankow.

Son énergie, son sens de la négociation et sa ténacité devaient contribuer de manière indiscutable à l'heureuse conclusion du contrat.

Aux yeux de LÉOPOLD II, la concession ferroviaire devait être la première étape de l'expansion belge dans l'Empire du Milieu.

Aussi importait-il d'attirer l'attention du nouvel ingénieur-contrôleur sur la nécessité d'assurer le rayonnement de l'entreprise.

Le 4 janvier, sur les instructions du baron DE VINCK, FRANCQUI met JADOT « confidentiellement au courant de la situation *complète* » et lui expose les projets royaux.

Dans l'esprit du souverain, la ligne de Pékin Hankow doit servir de base à toute une série d'affaires belges dont la plus importante est la mainmise sur deux provinces (Houppé et Y\*) en obtenant le monopole des concessions minières dans ces deux provinces. Sa Majesté veut se réserver ces deux provinces pour le jour où les Puissances se partageront la Chine; pour cela il veut se servir des Anglais. Il poursuit actuellement la concession Hankow-Foutcheou qui, le cas échéant, serait cédée aux Anglais contre compensation; des négociations dans ce sens se poursuivent à Pékin avec le marquis TSENG et l'ambassade à Paris: Sa Majesté désire que nous formions un corps de police du chemin de fer encadré par un ou deux sous-officiers belges. Sa Majesté parle même d'envoyer des soldats congolais mais Monsieur FRANCQUI trouve que cela donnerait trop l'éveil aux Chinois. Monsieur FRANCQUI m'annonce encore d'autres confidences au sujet de grandes affaires en négociation. (14)

Dès ces premiers contacts le nouvel arrivé produit une excellente impression. Impatient de le mettre à l'œuvre, SHENG invite HUBERT à remettre sur le champ ses pouvoirs à JADOT, en priant l'ancien ingénieur en chef d'attendre à Shanghai l'expiration de son mandat.

Le 9 janvier, JADOT entrait en fonction (15).

De son côté, FRANCQUI enchanté écrivait à Pékin et à Bruxelles que la Société d'Etude avait envoyé l'homme qu'il fallait:

...jeune, intelligent, aux idées larges. (16)

La reprise de la construction posait de sérieux problèmes de réorganisation.

\* Non identifié.

(14) JADOT a consigné dans un carnet les événements qui se sont produits pendant les premiers mois de son séjour en Chine. L'entrevue avec FRANCQUI est datée du 4 janvier (*Papiers Jador*).

(15) FRANCQUI au Ministre, Shanghai 9 janvier 1899 (*A.E.B.*, XXI, 6).

(16) VINCK au Ministre, Pékin 5 février 1899 (*Ibidem*).

Il apparut immédiatement au nouvel ingénieur-contrôleur que de sa résidence de Hankow, il ne pouvait pas résoudre les difficultés d'ordre administratif et politique.

Il s'agissait tout d'abord d'obtenir le déplacement de sa résidence à Shanghai. En effet, SHENG y demeurait dix mois par an et se trouvait en butte aux sollicitations incessantes des chasseurs de concessions étrangers. De plus le siège de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois était aussi établi à Shanghai. Il était dès lors opportun que JADOT demeurât auprès du mandarin

...pour le surveiller, se faire connaître et apprécier. (17)

Ce changement fut fortement appuyé par les agents diplomatiques belges et la Société d'Etude donna son accord en septembre 1899.

Il fallait aussi compter avec la lutte d'influence menée par les Français pour dominer l'entreprise. Dans l'espoir d'obtenir le rappel de JADOT, les agents diplomatiques français soutinrent énergiquement HUBERT. Ils escomptaient faire remplacer ce dernier à bref délai par un ingénieur de leur nationalité. Ces manœuvres échouèrent lorsque HUBERT quitta la Chine à la fin du mois de mars 1899.

L'animosité française n'en fut pas diminuée pour autant. Elle se manifesta par une campagne de calomnies orchestrée par le consul de France à Hankow. Profitant de l'absence de JADOT, il reçut à sa résidence un ingénieur français de la Compagnie de Fives-Lille, chargé d'inspecter les travaux du chemin de fer. Sans procéder à la moindre visite des chantiers les deux hommes rédigèrent un rapport des plus malveillants à l'égard de JADOT et l'envoyèrent directement à Paris. Heureusement pour JADOT, l'un des administrateurs de la Banque Russo-Chinoise à Paris démentit énergiquement ces calomnies. Il saisit d'ailleurs cette occasion pour inviter les administrateurs français de la Société d'Etude à se garder de l'ingérence de leur gouvernement dans

---

(17) *Papiers Jadot*, Carnet 20 janvier 1899. VINCK au Ministre, Pékin 5 février 1899 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6). Télégramme VINCK au Ministre, 3 mars 1899 (*A.E.B.*, 2813, XIX).

cette affaire. Au surplus il leur prédit un avenir désastreux au cas où l'entreprise se transformerait en un instrument politique. (18)

Tout en renonçant à placer un des leurs à la direction générale de la ligne, les administrateurs français exigèrent la nomination de leur candidat Eugène BOUILLARD à la direction de l'exploitation.

JADOT accepta personnellement cette candidature mais fit admettre à ses mandants que ce service serait placé sous une autorité hiérarchique. Abstraction faite de toute question personnelle, il avait formulé cette réserve pour apaiser le mécontentement de SHENG. (19) En effet, dès l'arrivée de JADOT, le mandarin lui avait exprimé son déplaisir de voir la proportion élevée du personnel français employé dans l'entreprise. Il insistait pour que des agents belges fussent envoyés d'urgence pour renforcer les effectifs européens du chemin de fer (20). Malgré des avis télégraphiques répétés adressés à Bruxelles, en juin suivant, la situation ne s'était guère améliorée. Le personnel européen se composait de 42 agents dont 22 Français et 17 Belges. Chose plus grave, parmi les Belges on comptait seulement deux ingénieurs diplômés contre treize ingénieurs français. (21)

L'importance des effectifs français constituera pendant toute l'histoire de la construction du chemin de fer une source permanente de discussions avec les autorités chinoises. Elle fera l'objet de fréquentes mises en garde formulées par les agents diplomatiques et consulaires belges contre le danger d'éviction des Belges de la direction de l'entreprise.

Un dernier problème, et non des moindres se posait à Jean JADOT: la reprise des travaux.

Nous avons évoqué plus haut l'état d'avancement de la construction. A la fin de 1898, le tronçon nord entre Lukutchiao

(18) FRANCQUI au Ministre. Lettre confidentielle, Shanghai 7 décembre 1899 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6).

(19) JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 28 mars 1899 (*Ibidem*).

(20) Télégramme chiffré de JADOT au Ministre, 11 janvier 1899 (*Ibidem*).

(21) FRANCQUI au Ministre, Shanghai 11 juin 1899 (*Ibidem*).

et Paoting, construit sous la direction de l'ingénieur anglais KINDER, est en voie d'achèvement.

Par contre, la Société d'Etude a ouvert en septembre de la même année des chantiers à Hankow avec l'intention d'entamer une première section de 247 km. La mauvaise gestion de HUBERT a entravé la marche des travaux. Ayant omis par négligence d'ordonner en temps utile des transferts de fonds en Chine, HUBERT avait dû affronter en novembre une situation financière embarrassante. Les caisses de la compagnie étaient vides et il se trouvait dans l'impossibilité de payer les salaires. Une émeute éclata le 9 novembre sur les chantiers; plus de 95 % des 5 000 ouvriers chinois embauchés abandonnèrent le travail pendant les semaines suivantes. (22)

Devant pareille situation, JADOT devait pratiquement repartir à zéro. Après avoir parcouru le tracé du tronçon méridional, il établit un plan d'organisation des travaux. Ceux-ci seraient répartis sur quatre sections, rattachées chacune à un village qui assurerait le ravitaillement et le logement de la main-d'œuvre.

En raison des difficultés éprouvées par les entrepreneurs européens pour le recrutement des ouvriers, il propose de confier les terrassements à des tâcherons chinois.

Pour les tranchées et les tunnels, des ouvriers mineurs européens seraient chargés de former des Chinois, tandis que des tâcherons européens construiraient les ouvrages d'art.

JADOT préconise, au surplus, d'éviter le système des grandes entreprises, parce qu'il n'existe pas sur place de firmes capables d'entreprendre la construction de grands lots. (23).

Mais d'autres complications surgissent à propos des emprises dans la région de Hankow. Des spéculateurs français entraînés par un Belge, DELAET, exigent de fortes sommes pour l'expropriation de terrains. Pour faire valoir leurs droits, ils produisent des titres de propriété frauduleusement acquis avec la complicité du consul de France à Hankow.

---

(22) FRANCQUI au Ministre, 28 novembre 1898 (*Ibidem*).

(23) JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 3 mars 1899 (*A.E.B.*, 2813, IV).



Au cours d'un voyage à Pékin en avril 1899, JADOT sollicite l'intervention du ministre de France. Celui-ci accepte de faire déplacer le consul, mais insiste pour qu'une action judiciaire soit intentée contre DELAET par le consulat de Belgique à Hankow. Cette action aboutira à un résultat favorable à la compagnie. (24)

SHENG avait vivement insisté pour que la Société d'Etude ouvrît le plus rapidement possible des chantiers au Nord de la ligne, dans la région de Paoting, terminus du tronçon réalisé par KINDER. Ainsi les tronçons septentrional et méridional seraient construits en même temps, et leur jonction s'opérerait au Fleuve Jaune par un pont de 3 km.

Mettant à profit son séjour dans le Nord de la Chine en avril 1899, JADOT reconnaît le tracé d'une section de 125 km au sud de Paoting. Les conditions de ce voyage ne sont guère confortables: longues randonnées à cheval sur des pistes poussiéreuses ou transport dans des charrettes cahotantes, logement dans des pagodes ou bien encore dans des auberges sordides. Ces conditions seront le lot habituel de l'ingénieur pendant les premières années de son séjour en Chine.

A la fin de l'été 1899, les travaux commencent au Sud de Paoting sous la direction de l'ingénieur français BOUILLARD. D'autre part le 1er octobre, la Société d'Etude prend possession du tronçon Lukutchiao-Paoting, construit par KINDER, et prêt pour l'exploitation. (Voir *annexes* 1 et 2)

En mai 1900, au moment où éclatent les troubles Boxers, la situation des travaux se présente comme suit:

Au Nord, en raison des conditions géologiques et de la forme du relief, les constructeurs ne rencontrent pas de difficultés; de la sorte, 184 km de voie ferrée sont déjà ouverts au trafic tandis que les 50 km suivants sont en voie d'achèvement.

---

(24) *Papiers Jadot*, Carnet 15 au 18 mars 1899. JADOT à son épouse, 12 avril 1899 (Volume relié de correspondance (*Corr.*, T. I, vol. I, p. 19), 18 avril 1899 (*Ibidem*, pp. 20 à 23).

VINCK au Ministre, Pékin 16 avril 1899 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6).

Au Sud, les progrès sont plus lents et la mise en exploitation de la section Hankow-Sinyang n'est prévue que pour le printemps 1902.

En outre, des brigades d'étude sont en train de reconnaître le tracé de part et d'autre du fleuve Jaune. (25)

En résumé, la situation de la ligne semble redressée; elle sera communément appelée ligne du Luhan d'après le nom de ses deux terminus: Lukutchiao et Hankow.

Depuis l'automne 1899, des troubles xénophobes avaient éclaté dans le Nord de la Chine. Ils s'aggravèrent en mai 1900 et l'attitude ambiguë du gouvernement impérial ne contribua en rien à les réprimer. Le 27 mai, les Boxers attaquent la ligne du Luhan et démolissent la voie à Chochow, à 64 km au Sud de Pékin. Le lendemain, ils assiègent Changhsintien, siège central de la section nord, où se sont réfugiés tous les agents du chemin de fer. Ceux-ci sont délivrés le 29 et conduits à Paoting d'où un convoi de 41 personnes doit gagner Tientsin par eau. Après avoir subi une attaque des Boxers qui coûte la vie à quatre de ses membres, le groupe atteint Tientsin le 2 juin. Mais la situation troublée de la ville abrège le séjour des Européens, et l'exode se poursuit vers le Japon où les réfugiés arrivent au début du mois suivant. (26).

L'agitation xénophobe n'avait pas gagné la vallée du Yangtze; le 21 juillet, JADOT faisait part à sa femme de sa conviction que la situation ne se détériorerait pas dans la région de Hankow. Néanmoins, par mesure de prudence, on ramena les 52 agents des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections méridionales à Hankow où ils arrivèrent le 26 juillet. Les travaux se trouvaient donc complètement interrompus. (27)

---

(25) *Rapport de la Société Générale*, 26 février 1901, pp. 17 à 19.

(26) *Papiers Jadot*, Carnet 27, 28, 29, 31 mai, 8 juillet [13, p. 351 ss.].

(27) Le 9 juillet, JADOT télégraphiait de Shanghai à ses mandants: « Il est impossible d'affirmer absolument que rien n'arrivera Hankow Shanghai. Seul moyen absolument certain sécurité serait partir tous Japon mais cela serait ruine complète entreprise et produirait panique colonies européennes car à Hankow et ici tous les commerçants, banquiers, industriels, fonctionnaires restent à leur poste ». (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6). Comme nous l'avons vu, il s'est ravisé par la suite.

JADOT à son épouse, 21 juillet 1900. (*Corr.* T. I, vol. I, 103). Carnet, 26 juillet 1900.



Cependant l'entrée des troupes alliées à Pékin le 14 août mit fin aux troubles, et la pacification du Nord permit dès la fin du mois, le retour du personnel sur les chantiers.

Une tâche urgente attendait les constructeurs du Pékin-Hankow: la réparation des dégâts dans des conditions de désorganisation complète et avec des moyens de fortune. En effet, plusieurs dépôts de matériel avaient été pillés. D'autre part, la Compagnie des Chemins de fer du Nord, gestionnaire du Pékin-Tientsin, avait racheté une partie du matériel du Luhan pour restaurer sa ligne de toute urgence. La priorité du Pékin-Tientsin était indiscutable puisqu'il devait assurer les transports militaires en provenance de la côte pour restaurer l'ordre.

Malgré ces contretemps, la réfection de la voie est menée activement sous la protection des troupes françaises, et la construction peut être reprise dès la fin de l'année. JADOT a décrit dans un style souvent pittoresque le climat de cette période fiévreuse de l'occupation de la Chine par les armées étrangères. (28)

Dès le début de février 1901, les trains de la section nord recommencent à circuler. Pendant toute cette année, les travaux demeurent encore perturbés par des retards considérables dans les arrivages de matériel. De plus, les expéditions militaires de certaines colonnes européennes effraient souvent les indigènes et leur font abandonner les chantiers. (29) Lorsqu'on annonce l'évacuation des troupes françaises pour le mois de septembre 1901, les agents européens s'alarment à leur tour; une atmosphère belliqueuse règne parmi eux et JADOT a beaucoup de peine à les calmer.

S'il est vrai que ces troubles ont retardé l'achèvement du chemin de fer, ils ont été néanmoins mis à profit pour réaliser à la fin de 1900 le prolongement du Luhan vers Pékin. C'est avec l'aide du génie militaire français et sous un prétexte stratégique

(28) Annexes nos 3 et 4. JADOT à son épouse, Pékin 2 octobre 1900 (*Corr.* T. I, vol. I, pp. 140-142).

JADOT à la SOCIÉTÉ D'ÉTUDE, Pékin 23 octobre 1900 (*A.E.B.*, 2813, III).

(29) Rapport JADOT n° 42, 13 juin 1901, pp. 16 et 18 (*A.E.B.*, 2813, IV).

que la liaison de 15 km entre Lukutchiao et la capitale est établie. Nous en reparlerons plus loin. (p. 54 ss.)

Lorsqu'en août 1900, le gouvernement chinois se vit défait par les alliés occidentaux, il décida d'envoyer deux ministres plénipotentiaires à Pékin afin de négocier la paix. LI HUNG-CHANG et le prince CHING furent désignés à cet effet. Le 26 octobre, une conférence diplomatique s'ouvrait dans la capitale chinoise. Elle devait se clôturer l'année suivante par la signature du protocole du 7 septembre 1901.

Parmi les questions débattues au cours de cette conférence, la fixation des indemnités attire notre attention au premier chef.

Dans une note conjointe du 24 décembre 1900, les puissances avaient proposé à la Chine les principes d'un traité aux termes duquel elles seraient notamment indemnisées des dommages causés par les Boxers.

Une commission spéciale, présidée par le Ministre de Belgique, se réunit pendant plusieurs semaines afin de déterminer quels seraient les ayant-droits et comment seraient évaluées les réclamations.

Au terme de ses travaux, il fut convenu que trois catégories d'indemnités seraient octroyées.

La première serait destinée à couvrir les dépenses militaires des Etats étrangers pour l'entretien de leur corps expéditionnaire en Chine. Les deux autres devaient assurer la réparation des dommages directs causés aux sociétés et aux particuliers.

Quant à l'établissement des demandes d'indemnité, après de longues discussions, la commission décida que chaque gouvernement examinerait les réclamations de ses nationaux et présenterait ensuite leur montant global, sans devoir en produire la justification. [17, p. 151 ss]

Comme nous l'avons vu plus haut, le chemin de fer du Luhan avait été sérieusement endommagé pendant les troubles.

Par ailleurs, l'emprunt de 1898 n'avait pas encore été entièrement émis au moment où ceux-ci avaient éclaté. Une première tranche avait été placée dans le public en avril 1899, et le syndicat financier émetteur jouissait jusqu'en décembre 1901 d'une option pour le solde.

On présumait, au début de 1901, que la Chine devrait recourir aux prêteurs étrangers pour financer le paiement des indemnités. Dès lors, l'émission de nouveaux titres de l'Etat chinois présenterait un inconvénient sérieux au cas où leurs conditions seraient plus avantageuses que celles des anciennes obligations du chemin de fer.

Il importait donc d'établir une garantie prioritaire pour les titres du Pékin-Hankow en cas de diffusion dans le marché de nouveaux titres de la dette chinoise.

En outre, les retards apportés à la construction requéraient une prorogation du délai d'option sur le solde de l'emprunt.

Dès décembre 1900, sur les instructions de ses mandants, JADOT entame des pourparlers pour résoudre ces trois questions: la réparation des dégâts matériels, les garanties du solde de l'emprunt et la prorogation de l'option.

Il prend en outre, une initiative particulièrement heureuse pour les finances de la compagnie.

Il faut rappeler ici que, lors de la fondation de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois, le gouvernement impérial avait alloué une somme de 13 millions de tael pour commencer la construction. Une partie de cette somme avait été affectée à la réalisation de la section Lukutchiao-Paoting, sous la responsabilité directe de SHENG HSUAI-HUAI.

En dépit des instances de JADOT, SHENG avait toujours négligé de lui soumettre la justification de l'emploi de ces fonds.

A la faveur de la position d'infériorité de la Chine au début de 1901, JADOT parvient à obtenir un compte exact de l'emploi de ces 13 millions. Il en ressort que 5 800 000 tael seulement ont été dépensés et qu'il subsiste une somme de 7 200 000 tael que le gouvernement n'a pas encore versée à l'administration du chemin de fer.

JADOT décide alors, à l'insu de la Société d'Etude, de faire intégrer ce reliquat dans le montant de l'indemnité réclamée pour le Luhan, alors qu'elle n'a aucun rapport direct avec le dommage subi du chef des Boxers.

Il importait d'autre part de faire adopter le montant des réclamations par les représentants diplomatiques des deux pays intéressés dans le chemin de fer, la Belgique et la France.

A cet effet, la Société d'Etude sollicite le 7 janvier 1901 l'appui du Ministère des affaires étrangères belge, en lui notifiant que JADOT est chargé de la représentation de ses intérêts en Chine. (30).

Mais dès le mois de février suivant, un différend surgit au sein du conseil d'administration. Les administrateurs français, soutenus par leur gouvernement, exigent l'envoi d'une mission spéciale en Chine, afin d'y négocier la question des indemnités.

Craignant d'être supplantés dans la direction de l'entreprise, leurs collègues belges s'opposent énergiquement à cette proposition.

Après deux mois de polémique, au cours desquels les gouvernements belge et français appuient chacun les vues de leurs nationaux, on aboutit à un compromis. Le syndicat financier, émetteur de l'emprunt de 1898, enverra à ses frais deux délégués, chargés de visiter les travaux et de se renseigner sur la situation financière du chemin de fer. Ils seront munis d'une lettre d'introduction auprès de JADOT qui représentera seul la Société d'Etude auprès des autorités chinoises et des diplomates étrangers.

Informé indirectement de la venue de cette mission, JADOT accueille assez mal cette nouvelle. (31)

---

(30) La majeure partie des renseignements relatifs aux indemnités a été puisée dans le dossier *A.E.B.*, 2813, XV.

(31) Le 10 mars, JADOT écrivait à son épouse: « Si la Société se permettait d'envoyer une commission, je l'enverrais carrément promener ». (*Corr.* T. I, vol. II, p. 6). Après avoir été officiellement averti, avec les plus grands ménagements d'ailleurs, il ne manqua pas d'exprimer son mécontentement en ces termes: « Cela promet bien des ennuis et si ces délégués viennent ici pour fourrer leur nez dans mes négociations, je ne le supporterai pas ... » (JADOT à son épouse, Pékin 14 avril 1901, *Corr.* T. I, vol. II, p. 28).

En effet, pendant qu'on se querellait en Europe, il avait entamé à Shanghai, des négociations avec SHENG, puis s'était rendu à Pékin à la fin du mois de mars 1901 pour discuter avec les ministres de Belgique et de France des demandes d'indemnité de sa société.

Ces entretiens avaient abouti le 26 avril à la fixation d'une somme globale de 53 millions de francs, ventilée comme suit:

Francs 25 millions pour réparation des dégâts matériels;

1 million, prix du matériel cédé aux autorités militaires pour la reconstruction du Pékin-Tientsin et les frais de transport de troupes;

27 millions, reliquat des 13 millions de tael (soit 7,2 millions de tael  $\times$  3,5).

Sur proposition du ministre de France, il est convenu que ce montant sera incorporé par moitié dans les demandes d'indemnité française et belge. L'intérêt de ce partage était évident: une partie des dommages réclamés par la Société d'Etude se fonderait dans la masse des réclamations françaises et l'on évitait de la sorte à la Belgique de se voir accusée de prétentions exagérées.

De l'aveu même de Jean JADOT, cet état était «très largement évalué» (32).

Ayant ainsi obtenu satisfaction quant à la fixation du montant de l'indemnité, JADOT doit s'occuper des garanties de l'emprunt et de la prorogation du délai d'option.

Au point de vue des garanties, la Société d'Etude poursuit deux objectifs.

Le premier concerne le solde de l'emprunt de 1898: la société désire obtenir un droit d'antériorité par rapport aux futurs emprunts chinois.

---

(32) Rapport JADOT n° 41, Pékin 21 mai 1901 (*A.E.B.*, 2813, IV). A son épouse il relatait confidentiellement son succès en une phrase assez familière: «J'ai coulé ce petit total en douceur à JOOSTENS et PICHON qui l'ont avalé facilement en se partageant la pilule par moitié...» (*Corr.* Pékin, 28 avril 1901, T. I, vol. II, page 35).

Le second a trait à l'éventualité de l'émission d'un emprunt complémentaire. Dans la mesure où elle n'obtiendrait pas une indemnité suffisante pour couvrir les dépenses de construction du Luhan, la société se trouverait probablement obligée de contracter un nouvel emprunt. Afin de faciliter le placement de celui-ci dans le public, il serait souhaitable que la Chine accepte: soit d'intégrer ce complément dans l'emprunt global qu'elle émettra pour payer l'indemnité, soit d'assurer à ce complément les mêmes garanties qu'à l'emprunt d'indemnité.

Au cours de ses conversations avec les diplomates à Pékin, JADOT se rend compte de ce que des démarches dans ce sens seraient inopportunes tant que la conférence n'aurait pas fixé le montant global et les modalités du paiement de l'indemnité chinoise. Aussi les négociations sont-elles ajournées sine die. (33)

Le dernier point épineux est constitué par le délai d'option du solde de l'emprunt.

C'est à l'occasion d'un arrangement financier conclu avec SHENG à l'insu des diplomates que JADOT obtient une prorogation du délai d'option jusqu'en décembre 1903.

Quel est l'objet de ce contrat? Rappelons tout d'abord qu'au moment où JADOT négociait pour le compte de son groupe, les commissions internationales des indemnités débattaient encore le mode de paiement de l'indemnité et réunissaient les demandes des différents pays intéressés. Il était par conséquent prévisible que le versement des sommes réclamées ne s'effectuerait pas avant de long mois. En attendant, il fallait poursuivre la construction du chemin de fer et trouver les fonds nécessaires à cet effet.

Le 2 mai, JADOT consent à SHENG, au nom de la Société d'Etude, une avance de sept millions de francs au taux annuel de 8 % et remboursable en deux ans. A titre de gage, la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois déposerait à la Société Générale de Belgique 17 500 obligations du solde de l'emprunt

---

(33) Rapport JADOT n° 41 cité précédemment. JOOSTENS au Ministre, Pékin 30 mai 1901 (*A.E.B.*, 2813, XV).



de 1898, ainsi qu'un bon du Trésor chinois d'une valeur de 7 millions, payable le 1<sup>o</sup> août 1903. Par une manœuvre astucieuse, l'ingénieur-contrôleur obtient que le produit du bon du Trésor soit versé à l'administration du chemin de fer à l'échéance ou après le remboursement de l'avance. En effet, comme SHENG ignorait l'incorporation dans la réclamation de la Société d'Etude du reliquat des 13 millions de taels, dû au Luhan par le Gouvernement chinois, JADOT avait menacé d'en exiger le versement immédiat au cas où le produit du bon du Trésor ne serait pas acquis au chemin de fer. Le mandarin s'était alors incliné.

Il importe de souligner ici que cette opération, lucrative pour la Société d'Etude, ne spoliait pas les Chinois. En effet, les 7 millions du bon du Trésor seraient versés en fin de compte à la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois, propriétaire de la ligne. D'autre part, cet accord permettrait à la société d'éviter le souci d'emprunter en Europe à une époque où le marché financier ne semblait guère propice aux valeurs chinoises.

Enfin, une des clauses de l'arrangement stipulait la prorogation de deux ans du délai d'option accordé aux banquiers sur le solde de l'emprunt.

Pour aboutir rapidement à la conclusion de l'affaire, JADOT avait fait entrevoir à SHENG l'éventualité d'une grosse commande de rails à ses usines de Hanyang, arrêtées depuis six mois.

Il promettait de surcroît de pousser la construction de la section nord du Luhan jusqu'à Chengting-fu. Ainsi la compagnie pourrait assurer le retour à Pékin de la cour impériale qui pendant les troubles, s'était réfugiée à Sianfu, la capitale du Shensi.

(34)

---

(34) Le 26 mai, il annonçait déjà son prochain succès en écrivant à sa femme: « Je t'avouerai que je suis assez fier d'avoir réussi cette affaire de prêt de 7 millions que j'ai seul préconisée d'abord et que j'ai réussie sans la moindre intervention diplomatique. Aussi ces Messieurs les diplomates sont-ils quelque peu ahuris de me voir obtenir des audiences des deux plénipotentiaires et négocier avec eux sans leur intermédiaire ». (*Corr.* T. I, vol. II, p. 60). Rapport JADOT n° 42, Pékin, 29 mai 1901, pp. 23-26 (*A.E.B.*, 2813, IV).

A la fin du mois de mai, il restait encore à régler le montant des intérêts exigés par la Société d'Etude sur l'indemnité; bien qu'un accord fût sur le point de s'établir entre JADOT et les deux légations, les pourparlers furent suspendus à la suite des incidents créés par la mission envoyée par le syndicat financier français et arrivée en Chine au début de juillet.

Malgré les assurances et les éloges formulés par l'administrateur-délégué de la Société d'Etude et le Ministre belge des Affaires Etrangères, JADOT supportait mal la pensée que l'on pourrait croire en Chine à un contrôle des délégués au moment même où il était sur le point d'aboutir à un règlement satisfaisant des questions financières (35). Ces craintes se justifiaient dans une certaine mesure lorsqu'à la faveur de la visite des deux Français à Pékin, le nouveau ministre de France, BEAU, remit en question le montant des indemnités fixé deux mois plus tôt et approuvé par son prédécesseur PICHON. Soutenu énergiquement par notre ministre à Pékin, Maurice JOOSTENS, JADOT, très froissé de ce procédé, défendit avec vigueur son point de vue, mais fut obligé de retourner précipitamment à Pékin pour rétablir la situation. (36) Le 9 octobre, la réclamation était définitivement fixée à 56 millions et JADOT écrivait à sa femme:

Aujourd'hui, j'ai terminé avec la Légation de France la question des intérêts des sommes réclamées par nous; le taux maximum de 7 % a été accordé et cela nous donne un petit supplément de 3 150 000 francs, de sorte que nous allons recevoir le joli total de 56 millions plus 7 millions à recevoir dans deux ans, soit 63 millions alors que ces Messieurs n'espéraient recevoir qu'une vingtaine de millions et des garanties d'intérêt pour trente autres millions. (37)

Selon ses prévisions, pareille somme couvrirait les dépenses de la construction de 450 km du chemin de fer. (38)

---

(35) JADOT à son épouse, Tientsin, 2 juin 1901 (*Corr. T. I*, vol. II, p. 68).

(36) JOOSTENS au Ministre, Pékin, 31 août 1901 (*A.E.B.*, 2813, XV). Rapport JADOT n° 49 bis Pékin, 27 septembre 1901 — terminé le 4 octobre — (*A.E.B.*, 2813, XV).

(37) *Corr. T. I*, vol. II, p. 146.

(38) Rapport JADOT n° 42, 29 mai 1901 (*A.E.B.*, 2813, IV).

Les félicitations du conseil d'administration ne devaient pas calmer l'irritation que causait à l'ingénieur-contrôleur l'attitude des bureaux européens à l'égard des problèmes chinois.

Il leur reprochait de méconnaître les difficultés diplomatiques suscitées par la moindre négociation et l'importance du prestige personnel de leur représentant pour s'imposer aux Célestes. (39)

Parallèlement à ces activités financières, JADOT est chargé d'organiser, en collaboration avec SHENG, le retour de la Cour Impériale à Pékin.

Ces préparatifs donnent lieu à de nombreuses discussions avec SHENG et LI HUNG-CHANG, vice-roi du Chihli et négociateur de la paix, pour régler les questions d'horaire, de formation des convois, d'aménagement des wagons en du partage des frais de transport de plus de 1 500 personnes et de leurs bagages. (40)

On pousse activement les travaux jusqu'à Chengtingfu, où le cortège impérial doit prendre place dans les trains de la compagnie du Luhan. Malgré son insistance auprès des deux mandarins, JADOT ne peut obtenir que la Cour descende au terminus du prolongement de la ligne dans la ville chinoise de Pékin. En effet, des raisons rituelles obligeaient les souverains chinois à se présenter à la porte sud de la capitale, alors que le prolongement y pénétrait par l'ouest.

---

(39) Voir lettre du 9 octobre 1901, citée plus haut.

(40) Le 25 septembre JADOT écrit à sa femme: « Il y a des tiraillements avec SHENG pour savoir qui de nous deux supportera les frais. SHENG marchand le prix des repas que la Cour prendra en voyage sur notre ligne. Le chef des cuisines impériales a commencé par demander 15 000 taels (50 000 francs) pour chacun des deux repas... » (*Corr. T. I*, vol. II, p. 135). Le 13 octobre, il signale dans son rapport n° 50 que chacun des déjeuners coûtera 8 000 taels: « ... ce prix comprend paraît-il la valeur du couvert qui est généralement emporté par les convives. Le malheureux SHENG se repent d'avoir tant travaillé pour obtenir le retour par notre ligne et il a fait une tentative auprès de moi pour que j'accepte de faire supporter la dépense par la ligne, mais je m'y suis énergiquement refusé » (*A.E.B.*, 2813, IV). D'autre part, la suite devait se composer notamment de 400 cuisiniers, 500 eunuques accompagnés chacun d'un domestique au minimum. A cela s'ajoutaient de nombreux princes, ministres, fonctionnaires subalternes, etc...

On prévoyait le transport du contenu de 2 000 charrettes à bagages. (Rapport JADOT n° 53, 14 décembre 1901. *A.E.B.*, 2813, IV).

JADOT propose alors la construction d'un raccordement provisoire, mais de violentes protestations anglaises contraignent LI HUNG CHANG à refuser cette solution.

Il est convenu en définitive que le train impérial parcourra le Luhan sur 240 km, puis empruntera à Fengtai un tronçon construit par les Anglais pour arriver à Machiapu au sud de Pékin. (41)

Nous ne reviendrons pas sur les épisodes pittoresques du retour de l'Impératrice TZU-HI et de son neveu en janvier 1902; l'ingénieur-contrôleur en a fait une relation non dénuée d'humour, publiée ailleurs. (42)

La réussite du voyage vaut à Jean JADOT les félicitations personnelles de l'Impératrice et l'octroi de la dignité de mandarin du 2<sup>e</sup> degré, 3<sup>e</sup> classe.

A cette occasion il est reçu en audience par plusieurs personnages très haut placés tels que JUNG LU, favori de TZU-HI, le prince CHING, tous deux membres du Grand Conseil, YUAN SHI-KAI, successeur de LI HUNG-CHANG à la vice-royauté du Chihli. (43)

Cette année 1901 fort agitée était en train de s'achever et JADOT espérait obtenir un congé en Europe. Il en était question depuis plusieurs mois, bien que les administrateurs de la Société d'Etude eussent fait entendre à leur représentant, par l'intermédiaire d'Emile FRANQUI, leur souhait de le voir demeurer en

---

(41) Rapport n° 48, 9 septembre 1901. Rapport n° 50, 13 octobre 1901 (*Ibidem*).

(42) Cette lettre datée du 8 janvier 1901, adressée par JADOT à son épouse a été publiée dans Jean Jadot 1862-1932, pp. 41 à 48, et reprise dans la *Revue Nouvelle*, juin 1952, pp. 595 à 605.

(43) Le 18 janvier, JADOT raconte que l'Impératrice très contente de son premier voyage en chemin de fer lui avait spontanément donné le 3<sup>e</sup> degré 1<sup>re</sup> classe et comme signe d'extrême satisfaction, elle lui avait alloué une somme de 500 dollars chinois en gratifiant le reste du personnel de la ligne de 4 000 dollars.

De crainte de froisser JADOT, et à l'insu de ce dernier, KO, le conseiller de SHENG, avait signifié à l'entourage impérial le refus de l'Ingénieur-Contrôleur en raison du niveau peu élevé de cette distinction honorifique et de l'impossibilité pour une personne de sa situation d'accepter de l'argent. Ces démarches avaient abouti à l'octroi d'une décoration plus élevée (*Corr. T. II*, pp. 209 à 216).

Chine. (44) Mais des raisons familiales lui faisaient désirer vivement un retour de quelques mois en Belgique où son épouse et leurs deux jeunes enfants l'avaient précédé au printemps 1901.

L'ingénieur accepta d'attendre la fin des négociations relatives aux indemnités.

Toutefois le problème de son remplacement temporaire se posait. Comme la Société d'Etude ne trouvait pas d'ingénieur suffisamment doué pour assumer cette tâche à bref délai, Jean JADOT propose de confier l'interim au directeur de l'exploitation, le Français BOUILLARD. (45)

Cette solution n'est pas acceptée car les administrateurs belges, alertés par les incidents causés par la mission financière, craignaient une éviction des Belges au profit des Français.

En conséquence, JADOT prend des dispositions pour organiser son personnel de manière à éviter la nomination d'un remplaçant, et décide de se maintenir en liaison permanente avec chacun des services de la ligne. (46)

Mais les administrateurs français ne l'entendent pas de cette oreille. Suite à leurs démarches, le gouvernement de la République menace de ne pas capitaliser l'indemnité chinoise au cas où Bouillard ne serait pas désigné. (47)

De leur côté, SHENG et la Légation de Belgique à Pékin insistent auprès de Bruxelles pour la nomination d'un Belge. (48)

---

(44) JADOT à son épouse, 19 mai 1901 (*Corr. T. I*, vol. II, p. 57).

(45) JADOT à son épouse, 10 juillet 1901 (*Corr. T. I*, vol. II, pp. 96-100).

(46) Rapport JADOT n° 49, 13 septembre 1901, *A.E.B.*, 2813, IV. Dans ce rapport JADOT décrit l'organisation de l'entreprise. Elle se compose de cinq services: un bureau de direction à Shanghai dont s'occupe un secrétaire technique, les services de Hankow — service central et service des travaux —, les services du Nord — l'exploitation à Tientsin et les travaux à Paoting.

(47) Le président de la SOCIÉTÉ D'ETUDE demanda à JADOT de requérir une intervention du Ministre de Belgique à Pékin auprès de la légation de France. On lui répondit le 15 décembre que « toute démarche serait inutile et dangereuse » (Télégramme Ministre à JOOSTENS, 9 décembre 1901, Réponse 15 décembre *A.E.B.*, 2813, XV).

(48) Télégramme SHENG au Ministre, 31 décembre 1901 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6).

JADOT lui-même, indigné par les manœuvres françaises, les qualifie de chantage. (49) L'affaire va si loin que le ministre français des Affaires Etrangères, DELCASSÉ, s'en mêle, et fait entendre à notre ministre à Paris qu'il décèle dans l'attitude belge une hostilité à l'égard du personnel français de la ligne. (50)

Les Belges se retranchent derrière les dispositions de l'article 14 du contrat d'emprunt, qui prévoyait que la direction de l'entreprise devait être confiée à un Belge, et invoquent le fait que BOUILLARD lui-même avait été remplacé temporairement par un Français. Finalement, ils parviennent à faire adopter la solution de JADOT en février 1902. (51)

Le 31 janvier, ce dernier écrivait:

SHENG est inquiet de mon congé et se figure que les Français veulent me mettre à la porte... Je ne pourrai rester en Belgique plus de trois mois sans compromettre gravement mon affaire ici. (52)

Le 17 mai, il quittait Pékin et par le Transsibérien, regagnait Bruxelles le 12 juin au soir. Son séjour en Europe ne fut pas de tout repos puisque JADOT continua à diriger par télégraphe ses affaires en Chine. Le 17 octobre, la famille JADOT repartait, cette fois par l'Océan Indien, et arrivait à Shanghai un mois plus tard. (53)

---

(49) Le 11 décembre JADOT écrivait à son épouse: « C'est du chantage mais cela est assez naturel de la part de la France qui se rend bien compte qu'une fois l'indemnité encaissée, nous serons absolument indépendants » (*Corr.* T. I, vol. II, p. 165).

(50) D'ANETHAN au Ministre, Paris 16 janvier 1901 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6). Au cours d'une entrevue du 19 février avec le baron DE FAVEREAU, Ministre belge des Affaires Etrangères, le ministre de France se fit porte-parole de la position française au sein de la SOCIÉTÉ D'ETUDE (Note du ministre sur cet entretien, *Ibidem*). De concert avec les administrateurs belges, DE FAVEREAU établit une note dont il chargea D'ANETHAN de communiquer verbalement la teneur à DELCASSÉ (Ministre à D'ANETHAN, 22 janvier 1902, *Ibidem*).

(51) Le 8 février le Ministre fait savoir à JOOSTENS que JADOT conservera la direction générale pendant son congé (*Ibidem*).

(52) *Corr.* T. II, p. 228.

(53) *Papiers Jadot*, Carnet.



### CHAPITRE III

#### **L'extension du domaine d'activité de Jean Jadot après la révolte des Boxers**

La construction du chemin de fer, reprise à un rythme normal, progressait. Dès décembre 1901, la compagnie ouvrait au trafic une section du tronçon méridional.

A la fin de 1902, on terminait les études du tracé. Deux ans plus tard, l'infrastructure de la ligne était entièrement achevée et l'on entamait les travaux d'établissement du pont de 3 km qui devait franchir le Fleuve Jaune. En 1904, la compagnie exploitait déjà 981 km. (54)

De 1901 à 1905, la construction fut réalisée par deux services distincts: l'un au Nord, l'autre au Sud du Fleuve Jaune. L'ingénieur-contrôleur faisait régulièrement des tournées d'inspection et veillait avec soin aux commandes de matériel en raison de leur importance pour les prêteurs de capitaux de la ligne. Il se préoccupait surtout de l'administration générale, accordant une attention particulière aux questions financières et à l'extension du réseau.

En septembre 1905, le Pékin-Hankow était achevé.

Il restait à mettre en place l'organisation définitive de son exploitation.

A côté de ces tâches spécifiques au chemin de fer, JADOT tentait également d'étendre le domaine d'activité de son groupe en s'intéressant à d'autres entreprises.

---

(54) *Rapports de la Société Générale*, 23 février 1904, pp. 20-21, 28 février 1905, pp. 20-21.

### 1. *Le traitement des questions financières*

Sur le plan financier, certains problèmes se sont posés dès la fin de 1901. Les accords internationaux relatifs à la fixation de l'indemnité des Boxers n'avaient abouti qu'au mois de septembre précédent.

Aux termes du protocole du 7 septembre, la Chine s'engageait à payer une indemnité de 450 millions de taels. Le paiement devait se faire en 39 ans selon les modalités suivantes: le gouvernement livrerait semestriellement des obligations à 4 %, garanties par les revenus des douanes et de la gabelle.

Ces titres seraient déposés à la commission internationale des banquiers, chargée de les répartir entre les pays réclamants. [17, p. 167 ss; 22, I, p. 278 ss]

Pour la Société d'Etude, pareille méthode présentait des inconvénients certains. En premier lieu elle ne serait remboursée qu'à des échéances échelonnées sur une longue période. Ensuite, elle recevrait des valeurs non liquides et difficilement mobilisables à court terme.

D'autre part, l'avance de sept millions consentie à SHENG le 29 mai 1901 n'avait pas suffi aux besoins de fonds du Luhan. Force fut donc au syndicat financier d'émettre le 22 mars 1902 le solde de l'emprunt de 1898.

Toutefois le produit de l'émission ne permit pas d'achever les travaux. Aussi les dirigeants belges et français de la Société d'Etude s'adressèrent-ils à leur gouvernement respectif en vue d'obtenir la capitalisation de la part de l'indemnité chinoise due à la France et à la Belgique pour les dommages causés au chemin de fer. Tandis que le gouvernement français acceptait l'opération au printemps 1902, les autorités belges se montrèrent beaucoup plus réticentes. Après de longues négociations, elles finirent par donner leur consentement deux ans plus tard, en janvier 1904.

Il importe de souligner ici que la Société d'Etude jouait un rôle d'intermédiaire en faveur de la Compagnie Impériale des

Chemins de Fer Chinois, propriétaire de la ligne et bénéficiaire en dernier ressort de l'indemnité.

Entretemps, afin de ne pas retarder les travaux, la Société d'Etude avait consenti, entre 1902 et 1904, trois nouvelles avances à SHENG. Elles atteignaient un montant global de 15 400 000 francs, servant un intérêt de 8 %.

Pour les deux premières, JADOT avait obtenu, à titre de garantie, une délégation pleine et entière pour encaisser auprès du gouvernement belge les annuités chinoises à concurrence du montant des avances et des intérêts y afférant. (55)

Lorsqu'au début de 1904, le gouvernement belge accepte de capitaliser sa part de l'indemnité, JADOT fait approuver l'opération par SHENG et signe avec lui une nouvelle convention.

Aux termes de celle-ci, la Compagnie Impériale cède à la Société d'Etude ses droits sur les annuités réclamées par la Belgique, pour la somme forfaitaire de 23 500 000 francs. De la sorte, la société belge peut s'assurer le remboursement des avances qu'elle avait faites et contrôler complètement l'emploi des fonds mis à la disposition du chemin de fer.

En outre, comme le groupe belge avait dû garantir lui-même le remboursement des annuités chinoises à l'Etat belge, JADOT obtient que la Compagnie Impériale couvre cet engagement par une délégation sur 80 % des bénéfices d'exploitation. (56)

La réussite de ces négociations difficiles vaut à JADOT des félicitations votées à son adresse par le conseil d'administration de la Société d'Etude. (57)

\* \* \*

(55) Rapport JADOT n° 84, 4 octobre 1904, p. 19 (A.E.B., 2813, IV). Contrat de prêt 24 avril 1904 (*Papiers Jadot*, volume relié).

(56) Le principe de cette délégation avait été admis par SHENG dans une lettre du 2 mai adressée à JADOT (*Papiers Jadot*, Divers). Elle fut officiellement reconnue le 30 juin suivant (SOCIÉTÉ D'ETUDE au Ministre, 2 novembre 1908, A.E.B., 2813, III).

(57) Le 15 juillet Jean JADOT écrivait à Arnould FOCQUET: « Les félicitations que vous avez bien voulu faire voter à mon adresse pour la réussite de la capitalisation m'ont fait le plus grand plaisir; franchement, sans aucune forfanterie, ces félicitations sont rudement bien méritées car je vous assure que mes négociations avec SHENG pour obtenir une lettre de garantie satisfaisante et la cession des annuités belges pour 23 500 000 francs ont été les plus difficiles et les plus pénibles que j'aie jamais eues avec SHENG » (*Papiers Jadot*, dossier SOCIÉTÉ D'ETUDE, farde FOCQUET).

Malgré le succès de ces différentes opérations, il apparaît en 1904 que les ressources de la compagnie ne suffiront pas à l'achèvement de la ligne et des embranchements dont JADOT a obtenu la concession. Faisant le bilan de la situation financière de l'entreprise à la date du 20 juillet 1904, JADOT conclut à la nécessité d'émettre un petit emprunt. (58)

Le 8 août, il écrivait au baron BAEYENS, devenu président de la Société d'Etude, que, vu les résultats de l'exploitation, l'opération ne souffrirait aucune difficulté. (59)

En mars 1905, l'ingénieur-contrôleur propose à SHENG, au nom de ses commettants, la conclusion d'un emprunt nominal de 21 millions de francs. La Société d'Etude prendrait 14 millions ferme et les émettrait immédiatement; le reste lui serait cédé en option à lever au fur et à mesure des besoins de la compagnie. (60)

SHENG envoie en mai son adjoint KO à Pékin afin d'obtenir l'accord des autorités gouvernementales. (61) Mais les tergiversations des mandarins font traîner les choses, si bien que c'est seulement fin juillet qu'un projet de contrat est soumis à l'approbation du Wai Wu Pu (ministère des affaires étrangères chinois).

L'emprunt y est réduit à 12 500 000 francs à prendre ferme par la Société d'Etude, et soumis à toutes les conditions de l'emprunt principal de 1898. Néanmoins, l'article V du nouveau contrat provoque certaines réticences dans le chef de la société belge et ce, à l'instigation du ministre de France à Bruxelles, Auguste GÉRARD. (62) L'article litigieux prévoyait qu'en raison de l'importance grandissante du service de l'exploitation, la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois nommerait un directeur d'exploitation pour examiner préalablement avec le délégué de la Société d'Etude toutes les mesures nécessaires à

(58) Rapport JADOT n° 84 déjà cité, pp. 20-22.

(59) *Papiers Jadot*, dossier SOCIÉTÉ D'ETUDE, farde baron BAEYENS.

(60) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 7 mars 1905. Réponse 12 mars (A.E.B., 2813, XXI, I).

(61) E. DE GAIFFIER, Ministre de Belgique à Pékin au Ministre, 2 juin 1905 (A.E.B., 2814, II).

(62) Ministre à DE GAIFFIER, 14 août 1905 (A.E.B., 2813, XX).

la bonne gestion de la ligne. Or, d'après le contrat de 1898, le rôle du directeur général chinois était purement consultatif aussi longtemps que la Société d'Etude serait chargée de l'exploitation du chemin de fer. (63)

Des divergences de vues très nettes surgissent entre JADOT, appuyé par le ministre de Belgique à Pékin, et ses mandants.

La position de l'ingénieur-contrôleur est très clairement exprimée dans un rapport du 24 juin. Après avoir fait état des rumeurs circulant en Chine au sujet des tentatives de nationalisation des chemins de fer, il met Bruxelles en garde contre la reprise possible du Luhan par le gouvernement chinois et exprime l'avis suivant:

Quoi qu'il en soit de ces éventualités qui ne pourraient en aucun cas se produire qu'à partir de 1909, je pense que nous devons nous appliquer de plus en plus à augmenter la part d'influence et d'autorité des Chinois dans la direction de notre affaire, en leur donnant non seulement la face de la Direction, apparence dont ils ne se contentent plus, mais bien une part effective dans la Direction (sans trop nous prévaloir des clauses de notre contrat d'exploitation). (64)

Du 28 juillet au 6 août des télégrammes s'échangent quasi quotidiennement entre la Chine et la Belgique. Le 6 août, JADOT insiste encore télégraphiquement:

Je vous répète que si Directeur Chinois n'était pas prévu, il faudrait l'inventer, car c'est un rouage indispensable à bonne marche affaire. Je vous prie de me donner texte précis et définitif contenant votre concession extrême à laquelle je me tiendrai au risque de rompre les négociations... (65)

La Société d'Etude qui avait donné ordre de supprimer l'article V ou tout au moins de remplacer le terme *directeur* par celui de *délégué*, se tient à cette dernière proposition et télégraphie le 7 à son représentant:

Avons pleine confiance que vous saurez le faire accepter.

---

(63) DE GAIFFIER au Ministre, 9 août 1905 (A.E.B., 2814, II).

(64) Rapport JADOT n° 90, Shanghai 24 juin 1905 (A.E.B., 2813, IV).

(65) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 6 août 1905 (A.E.B., 2814, II).

Cette confiance était pleinement justifiée puisque le 13 août le contrat, modifié dans le sens désiré, est signé et approuvé par décret impérial. (66)

\* \* \*

## 2. L'extension du réseau

L'activité de Jean JADOT ne s'est pas limitée à la construction de la ligne confiée à ses soins, ni aux problèmes de son financement. Au contraire, pendant toute la durée de son séjour en Chine, il cherchera à étendre le réseau.

Son but est d'accroître la capacité commerciale du Luhan. Pour cette raison, il importe de rendre le réseau aussi indépendant que possible des lignes concurrentes. Parmi celles-ci la rivale immédiate est la Compagnie Impériale des Chemins de Fer du Nord de la Chine, propriétaire du Pékin-Tientsin et de son prolongement vers la Mandchourie; cette compagnie est gérée au début de ce siècle par les Anglais.

L'attention de JADOT va se porter spécialement sur le prolongement du Luhan jusqu'à Pékin, soit à 15 km au Nord du terminus initial de Lukutchiao.

D'autre part, afin de relier le réseau directement à la mer, l'ingénieur-contrôleur tentera d'obtenir la jonction ferroviaire de Paoting, chef-lieu du Chihli, à Tientsin, principal port commercial du Nord de la Chine.

En outre, il essaiera d'acquérir de petits embranchements destinés à desservir les bassins charbonniers voisins du Luhan.

Dès avril 1899, la question des embranchements s'est posée. SHENG demanda à son ingénieur-contrôleur si la Société d'Etude se montrerait disposée à conclure un contrat pour la ligne Kaifeng-Sianfu, longue de 600 km, aux mêmes conditions que le Pékin-Hankow. (67)

---

(66) Télégramme DE GAIFFIER au Ministre, 13 août 1905 (*Ibidem*).

(67) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 28 avril 1899 (*A.E.B.*, 2815, I).



La compagnie belge accepta de négocier. Mais depuis quelque temps déjà, un représentant du groupe Empain, Armand ROUFFART, était également en pourparlers avec SHENG, pour la même affaire. Le consul de Belgique à Shanghai, n'ayant reçu aucune instruction du Département, ignorait auquel des deux concurrents il y aurait lieu de donner son appui et déplorait le préjudice que causerait pareille rivalité aux intérêts belges. (68) Comme SHENG avait jugé les prétentions de la Société d'Etude excessives, le consul décida de soutenir ROUFFART. (69) Jean JADOT accueillit cet échec avec sérénité d'autant plus que ses mandants n'avaient témoigné que d'un enthousiasme modéré pour pareille entreprise à un moment où la construction de la ligne principale mobilisait leur effort financier. (70)

Un exposé détaillé des négociations menées en vue d'acquérir des extensions du Luhan serait hors de propos. Aussi ne nous attarderons-nous particulièrement qu'à l'examen du prolongement de la ligne de Lukutchiao à Pékin et du projet de liaison ferroviaire entre Paoting et Tientsin, pour évoquer ensuite brièvement l'acquisition d'autres embranchements.

\* \* \*

Au cours d'un entretien à Pékin le 24 septembre 1899, JADOT fait part à FRANQUI, devenu consul à Shanghai, de la situation anormale du chemin de fer. Le contrat de 1898 prévoyait une tête de ligne à Luktuchiao, située à 15 km au sud de la capitale. Cet état de choses obligeait la société à payer une redevance considérable à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, gérée par les Anglais et très hostile au Luhan, pour emprunter son réseau qui aboutissait à Pékin après un détour de plusieurs kilomètres.

D'autre part les riches gisements charbonniers sis à l'Ouest de la capitale fournissaient un argument de plus pour permettre à la ligne de desservir Pékin en combustible.

(68) FRANQUI au Ministre, Shanghai 4 juin 1899 (*Ibidem*).

(69) FRANQUI au Ministre, Shanghai 12 juin 1899 (*Ibidem*).

(70) CARTIER DE MARCHIENNES au Ministre, Pékin 19 juin 1899 (*Ibidem*).

Les démarches de FRANCQUI auprès des autorités chinoises aboutissent en décembre à la publication d'un édit impérial autorisant la construction du tronçon. (71)

Mais l'opposition violente manifestée par la Compagnie des Chemins de Fer du Nord remet la concession en question. Cette compagnie invoque le prétexte qu'une telle concession fournirait aux Russes des motifs valables pour réclamer la jonction du Transsibérien à Pékin. Or la Chine s'était toujours refusée à cette liaison ferroviaire pour des raisons stratégiques. (72) Ces arguments décident le gouvernement à publier un décret d'ajournement *sine die*.

Cependant, à la faveur des troubles de 1900, la construction du raccordement est réalisée avec l'accord du Maréchal von WALTERSEE, commandant en chef des troupes alliées. Les travaux sont effectués aux frais de la compagnie du Luhan avec le concours du génie militaire français. Les conditions financières étaient particulièrement favorables: au cas où le gouvernement chinois s'opposait à cette dépense, la compagnie pourrait se faire rembourser de manière détournée en obtenant de la faire figurer sur la liste des débours du corps expéditionnaire français en Chine.

Le 14 janvier 1901, la ligne pénètre dans Pékin, après qu'on eût fait sauter un pan de la muraille de la ville chinoise. (73)

A partir de cette époque, le Pékin-Hankow sera appelé indifféremment Luhan ou Pehan.

Non sans avoir violemment protesté, les Anglais, gestionnaires des chemins de fer du Nord, acceptent de conclure le 20 janvier 1901 un accord en vertu duquel ils reconnaissent à la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois la propriété du prolongement. Il restait à obtenir l'entérinement par le gouvernement chinois de cette situation de fait.

A la suite d'une très longue entrevue avec LI HUNG-CHANG, alors ministre plénipotentiaire, JADOT fait promettre au manda-

---

(71) FRANCQUI au Ministre, Shanghai 6 décembre 1899 (A.E.B., 2813, II).

(72) CARTIER au Ministre, Pékin 6 mars 1900 (A.E.B., 2813, XXI, 6).

(73) JOOSTENS au Ministre, Pékin 21 janvier 1901 (A.E.B., 2813, III).

rin de prendre acte par écrit des prétentions de sa compagnie sur le prolongement. L'entretien a lieu le 1<sup>er</sup> avril 1901, et le 6, LI adresse une lettre en ce sens au ministre de Belgique à Pékin. (74)

Mais quoique la Société d'Etude ait exploité en fait ce tronçon, son droit n'a jamais été reconnu officiellement et le problème fut résolu d'office lors du rachat du Luhan par le gouvernement chinois en 1908.

\* \* \*

Par ailleurs, la concession de la ligne Paoting-Tientsin a constitué, dès 1899, un objectif assidûment poursuivi par Jean JADOT. Le 13 octobre, le chargé d'affaires de Belgique à Pékin, CARTIER DE MARCHIENNES mandait à VAN DER ELST, chef de cabinet du ministre des Affaires Etrangères:

Monsieur JADOT me prie de considérer comme très confidentielle l'information qu'il m'a donnée au sujet de son dessein d'obtenir la concession d'un embranchement reliant directement Paotingfu à Tientsin. Il n'a pas cru devoir en informer jusqu'ici la Société d'Etude; il ne manquera pas évidemment de la mettre au courant de ses pourparlers s'il voit une chance d'aboutir. (75)

Au cours de l'année suivante, il semble que l'ingénieur-contrôleur ait fait part à ses commettants de ses intentions, qui s'affirment à la faveur des troubles. Dans un rapport du 31 décembre 1900, il souligne l'intérêt de cette ligne qui assurerait une liaison directe du Luhan à la mer, et suggère de demander une option pour sa construction. (76)

Avec l'approbation de l'administrateur-délégué, JADOT entame en mars 1901 les négociations, en invitant SHENG à faire une démarche auprès de l'Impératrice réfugiée à Sianfu. Lorsqu'il apprend de sources différentes que les autorités allemandes ont des visées sur la ligne et la font étudier par des officiers d'état-

(74) Rapport JADOT n° 38, Pékin 1<sup>er</sup> mai 1901 (*A.E.B.*, 2813, IV).

(75) CARTIER à VAN DER ELST, Pékin 13 octobre 1899 (*A.E.B.*, 2813, XIX).

(76) Rapport JADOT n° 34, Pékin 31 décembre 1900 (*A.E.B.*, 2813, IX).

major, il requiert immédiatement l'assistance de JOOSTENS pour intervenir auprès de LI HUNG-CHANG.

Le 1<sup>er</sup> avril, JADOT et le ministre de Belgique se rendent tous deux chez le mandarin. LI assure les deux Belges de ce qu'aucune concession n'a été accordée aux Allemands et paraît favorablement disposé envers la Société d'Etude. Il promet de concéder un droit d'option par écrit et ajoute que l'affaire devrait être « négociée » ultérieurement avec SHENG. Autrement dit, il y aurait lieu de convenir d'abord d'une commission de 50 000 à 100 000 taels (soit 175 000 à 350 000 francs) à répartir entre ces deux personnalités chinoises et l'un ou l'autre intermédiaire. (77) Dans une lettre adressée le 8 avril à la Légation de Belgique, LI HUNG-CHANG promet un recours éventuel aux services de la société belge, au cas où la construction du Paoting-Tientsin serait décidée. (78)

Cette promesse fut considérée par les Belges comme une option, et l'on suspendit momentanément les pourparlers. En effet la poursuite des travaux nécessaires au transport de la Cour à Pékin absorbait alors toutes les possibilités matérielles de la compagnie.

Quelque temps avant ces négociations, JADOT s'était vu obligé par SHENG de décliner les offres formulées par le commandement militaire français de faire étudier la ligne par ses officiers et ce, aux frais de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois. En dépit de ce refus, les autorités françaises avaient pris l'initiative de faire reconnaître le tracé. Le 15 avril elles firent remettre à l'ingénieur-contrôleur un exemplaire du rapport de la mission et, bien qu'aucun engagement n'eût été pris à cet égard, celui-ci fit verser une gratification aux officiers et aux soldats responsables du travail.

En octobre 1901, JADOT renouvelle ses démarches auprès de LI HUNG-CHANG. Dans une lettre du 20, il lui fait savoir combien il déplore les encombrements des lignes Pékin-Tientsin et

---

(77) Rapport JADOT n° 34, Pékin 8 mai 1901 (*Ibidem*).

(78) Une copie de cette lettre fut envoyée par JOOSTENS au Ministre, le 11 avril 1901 (*Ibidem*).

Pékin-Paoting. Ces conditions obligent la compagnie à organiser un service de jonques pour le transport des matériaux nécessaires à la construction du Luhan, ce qui entraîne non seulement des retards considérables, mais encore un surcroît de dépenses préjudiciable au gouvernement chinois. De tels facteurs grèvent le coût du transport des marchandises et entravent le développement du commerce de la région. En conséquence, l'ingénieur sollicite l'autorisation de conclure avec SHENG, dûment mandaté à cet effet, un contrat de construction du Paoting-Tientsin. (79)

Malgré ses dispositions favorables aux Belges, LI HUNG-CHANG refuse la concession sous la pression diplomatique anglaise. Son décès au cours du mois suivant va placer la compagnie dans l'obligation de traiter avec un nouvel interlocuteur, YUAN SHIH-KAI, devenu vice-roi du Chihli.

Ce personnage devait son ascension aux services rendus en 1898 à l'impératrice Tzu-Hi, qu'il avait aidée à retrouver son pouvoir et à mettre fin aux « Cent Jours » chinois; il nourrissait envers SHENG une tenace inimitié.

Cette situation donne lieu à un ajournement de l'affaire.

Six mois plus tard, en mai 1902, JADOT apprend la conclusion d'une convention entre le nouveau vice-roi et les Anglais, visant à remettre la ligne du Nord à l'administration chinoise. A titre compensatoire, celle-ci concéderait aux Anglais la construction des embranchements dans un rayon de 80 miles de part et d'autre du Pékin-Tientsin, notamment le Paoting-Tientsin. Le mandataire de la Société d'Etude lance alors une vive campagne de protestations, fondée sur les droits conférés, le 8 avril 1901, par la lettre de LI HUNG-CHANG. Après de nombreuses démarches, appuyées avec bienveillance par la légation de Belgique, il obtient le retrait de la concession du chemin de fer aux Britanniques, sans qu'elle soit acquise pour autant à sa propre compagnie. (80)

(79) Une copie de cette lettre a été versée au dossier 2813, IX.

(80) La convention avec les Anglais avait été approuvée par un décret impérial promulgué à l'insu du Wai Wu Pu (Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 4 et 7 mai 1902, *A.E.B.*, 2813, IX). Une opposition énergique de la Russie s'était également manifestée contre cette convention [10, pp. 122 à 124].

Des propositions officieuses sont alors adressées aux Belges en vue d'une association belgo-britannique dans cette entreprise, mais ceux-ci s'y refusent énergiquement. (81)

Les entretiens diplomatiques se poursuivent pendant l'été mais n'aboutissent à aucun résultat concret pour les Belges. Lorsque JADOT fait savoir que l'affaire ne pourra se traiter qu'en Europe, la Société d'Etude s'oppose à ce que des contacts soient noués à Londres. (82)

Voyant que les Européens ne parviennent pas à un accord, le Wai Wu Pu déclare en août 1902 que le gouvernement chinois assurera lui-même la construction de la ligne, à l'aide de fonds exclusivement indigènes. (83)

Pendant son congé en Europe — de mai à novembre 1902 —, JADOT n'intervient plus directement dans la question du Paoting-Tientsin. A son retour en Extrême-Orient, il reprend lui-même les négociations avec YUAN SHIH-KAI, tant au sujet du Paoting-Tientsin, que des autres affaires en suspens. Le climat de ses conversations avec le vice-roi est très bien évoqué dans son rapport du 1<sup>er</sup> février 1903 (publié en annexe, p. 115 ss).

Au cours de ces entrevues, YUAN SHIH-KAI se plaint amèrement des interventions diplomatiques suscitées en toute occasion par la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois. Il promet son concours dévoué à condition qu'il soit mis fin à ces entremises et que l'on s'adresse directement à lui. Pour ne pas s'aliéner la faveur du vice-roi, JADOT y consent.

Tout son comportement à cette époque lui est dicté par le souci de se ménager les bonnes grâces de la nouvelle étoile du monde politique chinois tout en n'abandonnant pas SHENG, que son deuil a mis en mauvaise posture.

JADOT considère que la disgrâce de SHENG est passagère, et ne veut pas tromper la confiance du mandarin avec lequel il collabore depuis plusieurs années.

---

(81) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 18 mai 1902 (*Ibidem*).

(82) Télégramme SOCIÉTÉ D'ETUDE à JADOT, 17 juillet 1902 (*Ibidem*).

(83) Télégramme Légation de Pékin au Ministre, 4 août 1902 (*Ibidem*).



Néanmoins, les Anglais, en l'occurrence la British and Chinese Corporation, semblaient déterminés à ne pas abandonner leurs prétentions, fondées sur l'article III de leur contrat d'emprunt conclu en 1898. Celui-ci accordait à la compagnie concessionnaire de la ligne du Nord, un droit de préférence pour la construction d'embranchements du Pékin-Tientsin.

Face à cette hostilité, JADOT conseille à ses mandants, dans ce même rapport du 1<sup>er</sup> février 1903, de proposer aux financiers britanniques un arrangement en vue de la construction et de l'exploitation en commun de la ligne litigieuse (voir *Annexe 7*, p. 130). Il n'y est pas donné suite et l'affaire en reste là pour plusieurs mois.

Depuis plusieurs années, un autre groupe financier anglais, le Peking Syndicate recherchait la concession de la ligne Yencheng-Pukow, c'est-à-dire une jonction entre le Fleuve Jaune et la vallée du Yang-tze-Kiang, partiellement parallèle au Luhan, et qui risquait de faire une concurrence préjudiciable à ce dernier.

SHENG, désigné en 1902 comme négociateur de cette concession, s'en montrait adversaire et avait même demandé à JADOT de rédiger la note qu'il soumettrait au Gouvernement pour en justifier le refus. (84) Comme le Peking Syndicate semblait y attacher une grande importance, JADOT, de concert avec les ministres de Belgique et de France, suggère le 25 juin 1903 une nouvelle combinaison. La compagnie du Luhan cesserait de s'opposer à la concession du Yencheng-Pukow à condition que les Anglais marquassent leur accord pour la cession du Paoting-Tientsin au réseau du Pékin-Hankow. Le 20 août, la Société d'Etude donne son consentement avec l'assentiment des gouvernements belge et français. (85)

Lorsque SHENG présente des propositions dans ce sens, les autorités chinoises répondent que, depuis peu, la légation de Grande-Bretagne a cessé de s'intéresser au Yencheng-Pukow. Cet abandon rendait vaine la possibilité d'un arrangement, mais la question n'en est pas pour autant perdue de vue par JADOT.

---

(84) Note du 10 décembre 1901 (Copie *A.E.B.*, 2813, IV).

(85) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 25 juin 1903. Réponse 20 août 1903 (*A.E.B.*, 2813, IX).

Au cours d'une entrevue avec LIANG, directeur des chemins de fer du Nord, en janvier 1904, le représentant de la Société d'Etude acquiert la conviction que YUAN SHIH-KAI a l'intention d'affecter à la construction du Paoting-Tientsin, l'indemnité de 6 millions de taels obtenue par la Compagnie des Chemins de Fer du Nord de la Chine à titre de réparation des dommages causés par les Boxers. (86)

Les ministres de France et de Belgique reçoivent instruction de leur gouvernement de s'opposer formellement à cette combinaison mais leurs protestations s'élèvent en vain. En effet, le 2 juin, Jean JADOT télégraphie à Bruxelles que, sous peine de voir la ligne construite par le vice-roi avec l'aide plus ou moins déguisée des Anglais il faut conclure un arrangement avec les Britanniques dans les conditions qu'il avait suggérées précédemment; faute de quoi, la ligne serait construite et exploitée dans le but de nuire au Luhan. (87)

Mais la Société d'Etude estime que le Paoting-Tientsin n'offre pas un intérêt immédiat et décide d'ajourner ses pourparlers en Chine, quitte à tenter éventuellement d'aboutir à un accord à Londres. (88) Il semble qu'elle n'ait atteint aucun résultat dans ce domaine. Le 8 avril 1905, JADOT lui fait d'ailleurs savoir qu'en raison de l'importance accordée par YUAN SHIH-KAI à la direction effective de la ligne, les chances de succès de la Société d'Etude se réduisent à néant. (89)

Trente ans plus tard, la Paoting-Tientsin n'était toujours pas construit.

\* \* \*

Le prolongement du Luhan et la liaison Paoting-Tientsin n'étaient pas les seuls projets d'extension, nourris par JADOT.

---

(86) Rapport JADOT n° 75, 25 janvier 1904, expédié le 4 février, p. 27 (A.E.B., 2813, IV).

(87) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 2 juin 1904 (A.E.B., 2813, IX).

(88) Note d'Arnould FOCQUET adressée au Ministre des Affaires Etrangères, 1<sup>er</sup> juillet 1904 (A.E.B., 2813, IX).

(89) Rapport JADOT n° 88, 8 avril 1905 (A.E.B., 2813, IV).

En automne 1899, il avait déjà envisagé la construction de quatre embranchements d'une longueur totale de 60 km, destinés à relier la capitale à la région minière, sise au Sud-Ouest de celle-ci. (90)

Les circonstances ne lui permirent pas de réaliser immédiatement ses desseins.

Tout d'abord, le contrat de 1898 ne prévoyait pas le reconnaissance d'un droit de préférence pour la construction des embranchements du Luhan et dès lors, il fallait chaque fois amorcer une nouvelle négociation.

D'autre part, les événements de 1900 et la nécessité de financer en premier lieu la ligne principale d'une part, le retour de l'ingénieur-contrôleur en Europe d'autre part, reléguaient ces projets au second plan de ses préoccupations.

A l'automne 1902, le problème commence à se poser concrètement. La Cour fait demander à YUAN SHIH-KAI de s'occuper de la réalisation d'une voie ferrée entre Kaopetien, station du Luhan, et les tombes impériales des Siling où les souverains se rendaient annuellement pour célébrer les rites en l'honneur de leurs ancêtres.

Le vice-roi charge les ingénieurs anglais des chemins de fer du Nord de l'étude du tracé. Jean JADOT, appuyé par les diplomates belge et français, essaie de s'y opposer, mais sans succès. Pourtant il reçoit de YUAN SHIH-KAI l'assurance que la ligne sera construite par les Chinois, qu'elle ne sera pas exploitée à des fins commerciales, que les transports s'effectueront avec le matériel du Pékin-Hankow et que la construction de cet embranchement ne constituera aucun précédent pour l'avenir.

La disgrâce de SHENG à cette époque consacrait l'impuissance de la Société d'Etude. (91) Lorsqu'en juin suivant, la Compagnie du Nord se prépara à exploiter commercialement l'embranchement

---

(90) CARTIER au Ministre, Pékin 25 septembre 1899 (*A.E.B.*, 2813, III).

(91) Rapport JADOT n° 60, Shanghai 30 novembre 1902, pp. 19 à 23 (*A.E.B.*, 2813, IV).

ment, JADOT lui rappela les accords antérieurs et refusa le passage sur le Luhan des wagons destinés à l'exploitation.

Or à cette époque, YUAN SHIH-KAI contrôlait en qualité de vice-roi du Chihli la Compagnie des Chemins de Fer du Nord. Pour renflouer les finances de sa province, il en vint à proposer de résoudre le litige, en vendant l'embranchement des Siling à la compagnie du Pékin-Hankow.

Celle-ci négociait alors auprès du gouvernement impérial la concession d'un monopole des petits embranchements de sa ligne ainsi que la reconnaissance officielle du prolongement vers Pékin. Aussi JADOT conseilla-t-il de manière pressante d'accepter la proposition de YUAN. De la sorte, la compagnie posséderait un atout à l'appui de ses revendications.

Il était appuyé dans ses tentatives d'étendre le réseau par SHENG et les diplomates belge et français. (92)

La situation politique de SHENG s'était quelque peu raffermie depuis mai 1903; aiguillonné par la promesse d'une commission de 35 000 taels et de remises sur les commandes de matériel, le mandarin multipliait à Pékin ses démarches en faveur de JADOT. (93) De leur côté, les diplomates intercédèrent auprès du Wai Wu Pu, mais celui-ci refusa de prendre en considération les prétentions de la société au sujet du monopole des embranchements et du prolongement de la ligne jusqu'à la capitale. (94)

En dépit de cette fin de non-recevoir, la Société d'Etude acheta le tronçon des Siling en juin 1904, mais YUAN SHIH-KAI n'osa jamais demander la sanction impériale de cette convention.

Le rattachement de cet embranchement au réseau du Luhan fut résolu d'office lors de la nationalisation de la ligne en décembre 1908. (95)

---

(92) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 16 juin 1903 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6).

(93) Télégramme JADOT, 2 mai 1903. JADOT conseillait en outre de précipiter la nouvelle remise sur les commandes de matériel que SHENG réclamait depuis plusieurs mois (*A.E.B.*, 2813, VIII).

(94) JOOSTENS au Ministre, 29 septembre 1903 (*A.E.B.*, 2813, VIII).

(95) Le 10 juin 1904, l'ingénieur-contrôleur télégraphiait qu'un accord avait été conclu, pour un prix de 600 000 taels et la promesse de faire incorporer le tronçon au réseau du Luhan (*A.E.B.*, 2813, VIII). Voir aussi [13, p. 317].

Dans un rapport circonstancié sur les cérémonies d'inauguration, le délégué du ministre des Affaires Etrangères ne manqua pas de faire l'éloge de Jean JADOT en ces termes :

Quant à Monsieur JADOT, s'il ne compte pas que des amis parmi les représentants des Grandes Puissances, il a su se faire en Chine une renommée qui rejaillit sur notre pays et lui vaudra une influence prépondérante dans toutes les affaires du domaine de l'ingénieur. (101)

La construction une fois achevée, il s'agissait de prévoir une réorganisation des services en vue de l'exploitation complète et de l'entretien de la ligne.

Cette question devait soulever d'importantes divergences de vues entre le Conseil d'administration de la Société d'Etude et son représentant en Extrême-Orient.

Le 1<sup>er</sup> mars, l'administrateur-délégué télégraphie à JADOT qu'il est indispensable de centraliser les services à Pékin; il le prie en conséquence de faire admettre cette mesure par SHENG et de pourvoir à l'acquisition des terrains nécessaires dans la capitale. (102)

JADOT n'hésite pas à exprimer ses réticences à l'égard de pareilles instructions qu'il considère comme nuisibles à la bonne gestion du chemin de fer. Pendant deux mois, les discussions se déroulent à coups de télégrammes.

Comme premier argument, l'ingénieur-contrôleur fait état de l'isolement de Pékin. La capitale est une ville fermée, purement administrative, et dont il est impossible de sortir la nuit en cas d'incident. Cette situation causera une augmentation considérable des dépenses d'exploitation. A l'appui de cette objection, JADOT cite l'exemple de l'administration des chemins de fer du Nord, dont le siège central est installé à Tientsin et qui ne possède pas de bureau dans la capitale; (103) ce motif est

---

(101) Jean BRUNET au Ministre, 19 novembre 1905 (*Ibidem*).

(102) Télégramme FOCQUET à JADOT, 1<sup>er</sup> mars 1905 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 1).

(103) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 3 mars 1905 (*Ibidem*).

écarté par la Société d'Etude. (104) Un autre obstacle lui est alors opposé: la difficulté de trouver du terrain dans le quartier des légations pour la résidence des cadres européens; qu'à cela ne tienne, Bruxelles suggère la transformation des bureaux du service d'exploitation du Nord, déjà établis à Pékin. Mais JADOT objecte que la démolition d'immeubles dans ce quartier de la ville ferait une impression déplorable sur les Chinois et qu'il faudrait se résoudre à installer une partie des bâtiments dans la cité chinoise. (105)

Outre ces arguments exposés officiellement, d'autres raisons motivaient l'opposition de l'ingénieur-contrôleur. La première résidait dans la crainte de ce que les agents de la ligne fussent en contact permanent avec le monde mandarinal et diplomatique. Cette situation permettrait aux Français, majoritaires dans la composition du personnel européen, d'acquérir une influence prédominante. En second lieu, les transformations de la mentalité chinoise à l'égard des entreprises étrangères rendaient souhaitable que l'élément étranger se tint « dans la coulisse ». C'est pourquoi JADOT préférait la centralisation en province, à Hankow, le futur « Chicago de la Chine ».

De son côté, l'insistance de Bruxelles s'expliquait en réalité par la pression française exercée au sein de l'administration de la Société d'Etude. En effet, l'élément français, appuyé d'ailleurs par le ministre DELCASSÉ, faisait dépendre de la centralisation son concours financier pour l'émission de l'emprunt complémentaire dont il a été question précédemment.

Par contre, le ministre de Belgique à Pékin se ralliait entièrement aux vues de JADOT et les soutenait auprès du baron de FAVEREAU, notre ministre des Affaires Etrangères. (106)

---

(104) Le 11 mars FOCQUET télégraphie à JADOT: « Votre télégramme ne modifiera pas décision Conseil qui considère de toute nécessité placer direction générale auprès gouvernement chinois, Ministres plénipotentiaires pour ne pas laisser champ libre influences adverses et grouper tous chefs service pour renforcer action ingénieur-contrôleur. On pourra obtenir ouverture portes en cas nécessité comme pour Ministres plénipotentiaires, Inspecteurs principaux à Hankow représenteront direction générale. Tâcher faire comprendre à SHENG que servira mieux intérêts qu'installation en province » (*Ibidem*).

(105) Correspondance télégraphique entre JADOT et la SOCIÉTÉ D'ETUDE du 11 au 30 mai 1905 (*Ibidem*).

(106) DE GAIFFIER au Ministre, Pékin 29 avril 1905 (*A.E.B.*, 2815, II, copie 2813, XXI, 1).



Finalement, les desiderata français l'emportèrent. Un télégramme de FOCQUET daté du 10 juin et libellé en ces termes:

Gouvernement français insiste pour installation Pékin. Si emplacement insuffisant, ministre de France autorisé vous vendre terrain supplémentaire.

mettait fin au débat. (107)

Pendant la fin de l'été 1905, l'ingénieur-contrôleur consacre l'essentiel de son activité à l'achèvement et à l'inauguration de la ligne. D'autre part, la situation branlante de SHENG a réduit à néant ses possibilités de venir en aide aux Belges, et ce, d'autant plus qu'il est évincé par le protégé de YUAN SHIH-KAI de la direction du chemin de fer.

C'est en décembre 1905 seulement, que JADOT rédige son rapport sur l'organisation définitive de l'exploitation telle qu'elle a été décidée avec les administrateurs de la Société d'Etude, venus en Chine pour les cérémonies d'inauguration.

Tout en veillant à centraliser les quatre services de la ligne à Pékin, il insiste pour qu'un ingénieur soit désigné à Hankow en vue d'assurer les contacts de la compagnie avec les autorités locales, les douanes, les compagnies de navigation et les banques. Il propose la suppression du bureau de Shanghai dont il confierait l'agence à la Banque Sino-Belge, moyennant une redevance mensuelle.

Il signale en outre la « véritable épidémie de départs » qui sévit parmi les Européens, et demande le recrutement d'agents nouveaux.

Dans ce rapport, JADOT présente également un projet de cadre chinois, et souligne à nouveau la nécessité d'abandonner aux Chinois une part de la direction effective. (108)

Il n'est pas inutile de rappeler ici qu'à l'occasion des négociations relatives à l'emprunt complémentaire, un différend avait

---

(107) Télégramme FOCQUET à JADOT, 10 juin 1905 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 1).

(108) JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 14 décembre 1905 (*A.E.B.*, 213, XXI, 2).

déjà surgi entre JADOT et la Société d'Etude à propos du contrôle chinois dans l'entreprise.

Comme en juin 1905, la Société d'Etude se refuse à considérer l'intégration de cadres chinois dans l'exploitation, et impose des modifications au projet de JADOT.

Or depuis cette époque, la situation administrative du chemin de fer s'était sensiblement altérée par suite de la nomination de TANG SHAO-YI à la direction générale de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois. Ce dernier, très occupé par ses fonctions de vice-président du Wai Wu Pu, avait abandonné le chemin de fer à son entourage.

Malheureusement ce dernier manifestait une xénophobie non déguisée. (109)

Dès lors, aux yeux de JADOT, une remise en question de l'organisation du personnel provoquerait inévitablement un conflit. Il exprimait l'avis

...qu'il serait de bonne politique de faire en temps opportun les concessions qui ne peuvent compromettre les intérêts de la Société. (110)

Néanmoins celle-ci insistait pour qu'on évitât une interprétation abusive du contrat d'exploitation en faveur des Chinois.

Le 18 février, JADOT rassure ses mandants en leur faisant savoir que TANG a parfaitement compris les dispositions des conventions et déclare vouloir les exécuter loyalement. Le rôle des cadres chinois se bornera à un contrôle des plus étendus sur toutes les opérations de la ligne, contrôle exercé par des directeurs ou sous-directeurs délégués. L'ingénieur-contrôleur conseille au surplus de leur conférer le droit de viser toutes les pièces comptables et autres. (111) Après avoir consulté les gouvernements français et belge, la Société d'Etude accepte. (112)

---

(109) Télégramme FOCQUET à JADOT, 4 février 1906. Réponse le 9 février (*Ibidem*).

(110) Cabinet du Ministre à FOCQUET, 13 février 1906 (*Ibidem*).

(111) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 13 février 1906 (*Ibidem*).

(112) Télégramme SOCIÉTÉ D'ETUDE à JADOT, 2 mars 1906 (*Ibidem*).

Restait encore à régler la succession de Jean JADOT à la direction du chemin de fer. Depuis longtemps, l'ingénieur avait manifesté l'intention de quitter la Chine après la fin de la construction du Pékin-Hankow.

Le 10 novembre 1904, le baron de GAIFFIER écrivait déjà au Ministre:

...à notre plus grand regret M. JADOT qui est considéré à juste titre comme le plus habile constructeur de chemins de fer en Chine et dont les talents et la probité ont grandement contribué à asseoir le bon renom de la Belgique en Extrême-Orient, ne compte pas rester ici après l'achèvement de son œuvre ou n'y restera qu'un temps fort limité. (113)

Cette décision se confirmera par la suite et, dans une lettre du 15 octobre 1905, Jean JADOT, après avoir remercié le baron de FAVEREAU de la décoration de Grand Officier de l'Ordre de Léopold, motive sa décision en ces termes:

...j'espère pouvoir rentrer définitivement en Belgique au printemps prochain: j'y suis obligé par la nécessité de prendre du repos et d'avoir, après huit ans de travaux forcés, une vie un peu moins agitée et moins fiévreuse. Quelle que soit ma résistance physique, je ne pourrais réellement continuer sans grand danger pour ma santé une telle vie de surmenage (...).

Les négociations que j'ai eu à conduire pendant ces derniers mois ont été les plus difficiles et les plus pénibles: non seulement les Chinois deviennent de plus en plus difficiles à manier, mais depuis un an déjà, je ne rencontre plus aucun appui chez SHENG dont la situation minée par son si puissant ennemi YUAN SHI KAI diminue de plus en plus. (114)

Aussi fallait-il trouver un successeur qui agréât tant aux Chinois qu'à la Société d'Etude. La nomination de Jules JADOT, frère cadet de l'ingénieur-contrôleur fut momentanément envisagée mais ce dernier refusa. (115)

---

(113) DE GAIFFIER au Ministre, 10 novembre 1904 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6).

(114) JADOT au Ministre, 11 octobre 1905 (*A.E.B.*, 2813, VI).

(115) DE GAIFFIER au Ministre, 10 novembre 1904 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 6).

A la fin de 1905, la Société d'Etude retint la candidature, proposée par JADOT, de l'ingénieur PRUDHOMME, en fonction depuis trois ans et demi à l'exploitation du Sud. (116) Après avoir soulevé quelques difficultés, TANG y donna son consentement.

Il fallut consacrer les premiers mois de l'année suivante à la mise au courant du futur représentant de la Société d'Etude en Chine, en évitant de surcroît de froisser les agents français de la ligne. (117)

Le 22 mai, Jean JADOT quittait définitivement la Chine pour l'Europe.

#### 4. *Les activités secondaires*

Non content de diriger la construction du Pékin-Hankow et d'essayer d'étendre son réseau, Jean JADOT s'est occupé de diverses affaires, tant dans le domaine ferroviaire que dans d'autres activités.

Nous avons fait mention plus haut des négociations qu'il avait amorcées en 1899 pour la concession du Kaifeng-Sianfu, et de l'abandon des prétentions de la Société d'Etude au profit du groupe Empain. Celui-ci avait fondé la Compagnie Générale des Chemins de Fer et Tramways en Chine qui obtint en décembre 1903 la concession d'un tronçon de cette ligne, le Kaifeng-Honanfu. Dûment autorisé par ses mandants, JADOT devint ingénieur-conseil de ce chemin de fer, fonction qu'il abandonna lors de son départ d'Extrême-Orient. (118)

D'autre part, certains financiers belges, agissant d'ailleurs pour le compte du roi LÉOPOLD II, avaient pris en coulisse de grosses participations dans une société américaine, l'American

---

Le 15 février 1906, Jean Jadot écrivait à son épouse que son frère avait des ennuis à la COMPAGNIE INTERNATIONALE D'ORIENT et ajoutait: « Je me repens presque d'avoir empêché la nomination de Jules en mon remplacement » (*Corr.* T. II, p. 293 bis).

(116) JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 14 décembre 1905 (*A.E.B.*, 2813, XXI, 2).

(117) JADOT à son épouse, 2 et 6 mars 1906 (*Corr.*, T. II, pp. 296 à 298).

(118) Rapport JADOT n° 75, 25 janvier 1904 (*A.E.B.*, 2813, IV), p. 28.

China Development Company. Celle-ci cherchait depuis 1898 à conclure un contrat définitif pour la concession de la ligne Hankow-Canton, d'une longueur supérieure à celle du Luhan et qui la prolongerait vers le Sud de l'Empire. Une convention provisoire avait été signée à Washington le 14 avril 1898. Lorsque la Société d'Etude signa le contrat Pékin-Hankow, elle obtint une lettre particulière de SHENG; dans ce document, le mandarin lui accordait un droit de préférence pour la construction du Hankow-Canton au cas où les Américains n'aboutiraient pas à une solution définitive, conforme aux termes arrêtés à Washington.

Nous ne nous étendrons pas sur les péripéties de cette affaire, sinon pour évoquer le fait qu'en 1904 les travaux n'avaient guère avancé et que l'ingénieur en chef ne semblait pas assumer ses fonctions avec la correction souhaitable en pareil cas. JADOT fut consulté sur la situation de la ligne, et lorsqu'il avisa Bruxelles du gaspillage considérable et de l'emploi d'un personnel pléthorique à la construction, les administrateurs belges du Hankow-Canton intervinrent afin d'obtenir la révocation du responsable des travaux. (119)

Par ailleurs, les Chinois avaient appris la majorité de fait des intérêts belges dans la compagnie américaine et voulaient à tout prix racheter la concession.

Pour éviter cette reprise, les actionnaires belges rétrocédèrent une partie de leurs actions au banquier américain John Pierpont MORGAN. Au mois d'août 1905, ce dernier finit cependant par accepter les propositions chinoises. [13, p. 313-314 et 324-336; 2, p. 150 ss]

Jusqu'à ce moment, Jean JADOT n'intervient pas dans cette affaire si ce n'est pour donner l'un ou l'autre avis lorsqu'on le lui demande, ou pour informer ses mandants de l'évolution de l'entreprise. (Voir *annexe 9*)

En septembre 1905 le gouverneur de la Société Générale, le baron BAEYENS, le charge de faire valoir le droit de préférence

---

(119) Télégramme Ministre à la Légation de Washington, 24 février 1904 (A.E.B. dossier de la Légation).

de la Société d'Etude et lui demande un avis sur les démarches à effectuer. (120)

Jean JADOT conseille de confier aux ministres de Belgique et de France le soin de la négociation auprès du Wai Wu Pu, il tenterait de son côté d'exposer les vues de la société belge au vice-roi de Honan, CHANG CHIH-TUNG, responsable du chemin de fer.

Il apparaît rapidement que les Chinois ne veulent à aucun prix recourir à un emprunt extérieur pour financer la construction. (121)

Le succès de ce premier rachat d'une voie ferrée, autrefois concédée aux étrangers, devait accentuer le raidissement de la politique ferroviaire chinoise et rendre le climat des affaires beaucoup plus difficile pour les Occidentaux. D'autre part, l'ascendant acquis par le Japon dans les milieux officiels du Céleste Empire s'était accru depuis sa victoire sur la Russie en 1905.

Jean JADOT a très bien perçu ces phénomènes et les a personnellement ressentis à la fin de son séjour en Chine; il n'a pas manqué d'insister auprès de ses mandants sur la nécessité d'assouplir la direction européenne dans les entreprises gérées pour le compte des Chinois. (voir *annexe 9*)

\* \* \*

La plus importante affaire traitée en dehors du Pékin-Hankow fut l'acquisition des mines de Lincheng pour le compte du groupe de la Société Générale.

Avant 1900, au cours des séjours de JADOT à Pékin, LI HUNG-CHANG lui avait proposé à plusieurs reprises la fondation d'une société sino-européenne qui aurait pour objet la mise en valeur d'un gisement carbonifère important dans la province du Shansi.

---

(120) Télégramme BAEYENS à JADOT, 21 septembre 1905 (*A.E.B.*, 2814, II).

(121) Télégramme JADOT à la SOCIÉTÉ D'ETUDE, 4 novembre 1905 « Les Chinois vont essayer de construire partie de la ligne avec leurs propres moyens. L'échec de cet essai peut seul modifier l'opinion publique actuelle et permettre la reprise des négociations après un an ou deux » (*Ibidem*).



Le siège d'exploitation était situé à Lincheng, petite localité distante d'une vingtaine de kilomètres du Luhan.

A cette époque, une entreprise chinoise exploitait le bassin au moyen des techniques traditionnelles, et le vice-roi en était le principal actionnaire.

Les prétentions excessives de LI n'avaient pas retenu alors l'attention de JADOT.

Lors d'un voyage de reconnaissance au Fleuve Jaune en novembre 1901, l'ingénieur, qui était devenu depuis peu le représentant de la Société de Recherches Minières, (122) décide de visiter les mines de Tshu dont la société recherchait la concession. Il met cette occasion à profit pour examiner rapidement le gisement de Lincheng, situé dans la même région.

Cette visite lui révèle le grand intérêt que représentent les mines de Lincheng pour l'approvisionnement du Luhan.

Aussi JADOT conclut-il de sa propre initiative, le 25 décembre 1901, un contrat provisoire avec le directeur de la société chinoise exploitante. Cette convention lui assure une option sur les charbonnages jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet suivant. (123)

Ce revirement d'attitude de l'ingénieur-contrôleur trouve sa source dans les différends qui l'opposaient fréquemment à son fournisseur habituel de charbon, la Chinese Engineering and Mining Company. Fondée par LI HUNG-CHANG pour exploiter le bassin minier de Kaïping, cette compagnie était passée, à la faveur des troubles de 1900, dans les mains d'un groupe financier anglo-belge.

La Compagnie Internationale d'Orient, récemment constituée par le colonel THYS et soutenue par le roi LÉOPOLD II, y représentait les intérêts belges. A l'intervention du Roi, Emile FRANCQUI avait quitté la carrière consulaire pour entrer dans cette

---

(122) Cette société fut fondée le 27 juillet 1898 sous le patronage de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE et de la BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS (*Recueil des actes des sociétés commerciales* [24, 1898, p. 1918 n° 3254]).

(123) Rapport JADOT n° 55, 1<sup>er</sup> février 1902, pp. 6 à 8 (*A.E.B.*, 2813, IV).

nouvelle société en qualité de représentant en Extrême-Orient. A ce titre, il exerçait un contrôle étroit sur le fonctionnement de la Chinese Engineering and Mining Company. [13, p. 282 ss; 3, p. 115 ss]

Malgré des relations privées très cordiales, favorisées d'ailleurs par l'amitié intime qui unissait leurs épouses, Jean JADOT et Emile FRANCQUI eurent à diverses reprises l'occasion de se heurter sur le plan professionnel.

Un de leurs différends s'éleva à propos du contrat de fourniture de charbon passé entre la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois et les charbonnages de Kaiping. La convention prévoyait la livraison mensuelle de 1 000 tonnes de charbon à 8,50 dollars chinois la tonne. (124) Le transport devait se faire par le chemin de fer du Nord.

Fin novembre 1901, un conflit éclata entre les services du Luhan et la société charbonnière. Cette dernière s'était vue refuser pour cause de pénurie, la location temporaire d'une petite locomotive dont elle avait besoin pour l'exploitation de ses raccordements ferroviaires. Elle menaçait, en guise de représailles, d'arrêter ses livraisons ou tout au moins de ne fournir que du combustible de moindre qualité. Un échange de télégrammes violents entre JADOT et FRANCQUI n'empêcha pas de considérables retards de livraison.

Très irrité, JADOT menaçait la Chinese Engineering and Mining Company de signaler au gouvernement chinois que les manquements de la société charbonnière mettaient le Luhan dans l'impossibilité d'assurer le prochain retour de la cour impériale à Pékin.

Il réussit à obtenir partiellement satisfaction et, pour faire preuve de ses bonnes dispositions, il donna en location une vieille locomotive endommagée à condition que la Chinese Engineering and Mining Company se chargeât des réparations.

A ce différend s'ajoutaient d'autres incidents imputables à la négligence de la compagnie charbonnière ainsi que le coût très

---

(124) Un dollar chinois valait environ 2,3 francs belges.

élevé de la tonne de charbon rendue à la ligne, qui atteignait 11 dollars. Selon JADOT, une exploitation à l'européenne des mines de Lincheng mettrait fin à ces inconvénients. Elle permettrait d'utiliser du charbon à 6 dollars la tonne. A titre provisoire, il avait d'ailleurs passé un marché avec la société chinoise exploitante. (125)

Pour résoudre ces difficultés, JADOT élabore un premier contrat pour la formation d'une nouvelle société à Lincheng. L'opposition du vice-roi YUAN SHIH-KAI met cette tentative en échec à l'automne 1902. Pendant deux ans de nouveaux pourparlers se poursuivent en vue de la création d'une compagnie belgo-chinoise dont chacune des parties détiendrait la moitié du capital. Ces conversations s'avèrent difficiles, car YUAN SHIH-KAI manifeste une constante répugnance à traiter avec des capitalistes étrangers.

Au mois de juin 1904 pourtant, les négociations prennent une tournure précise, mais les Belges doivent plier à des conditions beaucoup plus draconiennes. La propriété des mines resterait réservée à une société chinoise, la Chihli Lincheng Mining Company, tandis qu'une firme belge lui accorderait un prêt de trois millions de francs au taux de 7 % l'an. Les deux entreprises exploiteraient les charbonnages en commun et se partageraient les bénéfices par moitié.

Malgré ces exigences, JADOT n'hésite pas à conseiller vivement à ses mandants de créer à cette fin un nouvel établissement, en prévoyant des mesures destinées à bloquer ses actions entre les mains des fondateurs. Dans ces conditions, l'opération présenterait encore une rentabilité certaine. (126)

Les principes du projet furent finalement acceptés par les deux parties et, le 22 mars 1905, JADOT signait le contrat. Simultanément, on préparait à Bruxelles la constitution d'une nouvelle société, la Société des Mines du Luhan, filiale de fait de la Société d'Etude, et dont les statuts furent définitivement établis le 19 mai suivant. [24, 1905 a. 3342, p. 1277 ss]

(125) Rapport JADOT n° 56, 9 février 1902 (*A.E.B.*, 2813, IV).

(126) [13, pp. 402 ss.]. Annexe n° 8. Le texte du contrat se trouve dans le dossier *A.E.B.*, 2821, X.

Selon le désir qu'il avait exprimé, le négociateur de cette affaire devint administrateur-délégué de la nouvelle entreprise.

La convention du 22 mars 1905, une des seules qui aient été conclues en matière de mines, consacrait, selon les termes de Jean JADOT, un nouveau principe d'association entre Chinois et Européens. (127) Les autorités chinoises accordèrent un soin tout particulier à la forme du contrat afin d'avoir un modèle pour les concessions ultérieures. (128)

\* \* \*

La direction de la construction, l'organisation du personnel, les négociations avec les autorités chinoises pour l'extension du réseau, l'acquisition des charbonnages, bref toutes ces activités très diversifiées exigeaient une énergie dont JADOT ne s'est jamais départi.

Sa correspondance met en lumière le labeur considérable auquel il s'est soumis.

Combien de fois n'a-t-il sillonné la Chine en tout sens, à cheval, en charrette, en chaise à porteur et plus tard en train! Levé à l'aube il parcourait en une journée plusieurs dizaines de kilomètres de tracé, examinant les problèmes techniques, aplanissant les différends au sein d'un personnel européen soumis à des conditions de vie difficiles, palabrant longuement avec les dirigeants locaux, pour se retirer le soir dans quelque pagode ou auberge sordide où il rédigeait des rapports détaillées à destination de Bruxelles et réglait par télégraphe les questions d'administration générale.

Ou bien encore il lui fallait séjourner à Pékin et à Tientsin pour mener pendant des semaines des négociations souvent ardues avec les autorités chinoises et le corps diplomatique.

---

(127) « C'est la formule de transition entre l'ancienne formule de concession ou d'emprunt qui laissait la direction effective entièrement entre les mains des étrangers et celle de l'avenir qui sera, je le crains, exclusivement aux mains des Chinois avec les étrangers comme simples employés, lorsque bien entendu les capitaux chinois rassurés par une meilleure administration gouvernementale se décideront à participer aux affaires de chemins de fer et autres. YUAN CHE KAI est très satisfait des bases du contrat de Lintcheng et il en a déjà prescrit l'application à plusieurs affaires minières en négociation, notamment au Shantoung... » (Rapport JADOT n° 90, 24 juin 1905, *A.E.B.*, 2813, IV).

(128) JADOT à FOCQUET, 31 mars 1905. Commentaire du contrat (*A.E.B.*, 2821, X).

Enfin, de sa résidence de Shanghai, il gérât les intérêts de la ligne, s'occupait des problèmes financiers, tentait de faire comprendre aux bureaux de Bruxelles la situation des étrangers en Chine, et se souciait de conserver la faveur de SHENG à l'égard des entreprises belges.

Pareille vie imposait des sacrifices sur le plan familial; bien que JADOT en ait éprouvé le poids, le succès de son entreprise et le souci d'améliorer sa situation lui donnaient un sens du devoir professionnel particulièrement aigu.

Ses efforts et sa ténacité n'ont pas manqué de porter leurs fruits. Dès les premières années de son séjour en Chine, il s'impose tant dans les milieux européens que chinois. (voir annexe 4).

Lors de ses séjours à Pékin, il est l'hôte d'honneur de la Légation de Belgique. Ses relations avec les dirigeants de la Banque Russo-Chinoise sont des plus cordiales. La Légation de France toutefois, témoigne à son égard de sentiments plus nuancés: à une réelle considération se mêle l'irritation d'une partie de ses membres contre cet obstacle à la prédominance française sur le Pékin-Hankow.

Par contre, ses rapports avec les milieux anglais manquent d'aménité en raison de leurs rivalités d'intérêts dans les chemins de fer. (129)

La plupart de ces relations et l'étroite coopération des agents diplomatiques et consulaires belges ont permis à Jean JADOT de développer les contacts de son entreprise avec l'extérieur et de maintenir son autorité sur un personnel de diverses nationalités, dont l'élément français n'était certes pas le plus facile à manier.

Du côté chinois, il a pu se faire apprécier tant pour sa compétence que pour son honnêteté. Malgré des discussions parfois orageuses, il semble qu'il y ait eu entre SHENG et JADOT des rapports d'estime réciproque.

---

(129) Il est intéressant de noter que la très anglophile *Far Eastern Review*, éditée aux Philippines, dans son numéro de novembre 1909 (Vol. 6, n° 6, pp. 307-308) ne tarissait pas d'éloges sur la qualité de la construction de la ligne et la réalisation du pont sur le Fleuve Jaune.

De plus l'ingénieur s'est toujours attaché à comprendre la mentalité chinoise et à s'y adapter.

Le succès du retour de l'Impératrice à Pékin et l'achèvement du chemin de fer lui valurent des grades élevés dans la hiérarchie mandarinale.

L'on peut trouver une autre preuve de sa réputation dans un petit fait assez significatif. En janvier 1904, JADOT fut officiellement désigné comme seul délégué européen pour représenter le gouvernement avec trois autres délégués chinois, au Congrès International des Chemins de Fer qui devait se tenir à Washington l'année suivante. Bien qu'il eût refusé cette mission en alléguant ses trop nombreuses occupations, JADOT se montra extrêmement flatté de cette marque d'estime témoignée par les autorités chinoises. (130)

Non seulement soucieux de défendre les intérêts de sa société dans le Céleste Empire, l'ingénieur use de son influence en faveur de la promotion des intérêts belges dans ce pays. Mis au courant de la plupart des affaires entreprises par ses compatriotes, il n'hésite pas à leur prêter ses bons offices lorsque l'occasion s'en présente. Tel est le cas lorsque la Compagnie Internationale d'Orient engage en 1901 des pourparlers en vue de la reprise de l'exploitation des usines métallurgiques de Hanyang, dont SHENG assumait la direction générale. (voir *annexe 5*).

De même, conscient de sa valeur, JADOT prend des initiatives dans des entreprises qui ne le concernent pas directement.

En témoigne son intervention dans la nomination du nouveau directeur de la Banque Sino-Belge à Shanghai en février 1905. (voir *annexe 9*) Puis, l'année suivante, bien qu'il ne jouisse d'aucun mandat à cet égard, il exhorte instamment le baron BAEYENS, président de cet établissement financier, à créer des succursales dans plusieurs villes de Chine. Cette extension permettrait d'assurer le service financier des affaires patronnées par le groupe de la Société Générale en Extrême-Orient et de développer le recrutement de sa clientèle. (voir *annexe 10*)

---

(130) Rapport JADOT n° 75, 25 janvier 1904 (*A.E.B.*, 2813, IV, p. 28).



Ces interventions devaient être rapidement récompensées puisqu'en 1906, JADOT entraît au conseil d'administration de la banque. (131)

Ainsi donc, après sept ans et demi de séjour en Extrême-Orient, JADOT rentrait en Europe, auréolé d'une réputation à juste titre méritée.

(131) JADOT à son épouse, 2 mars 1906 (*Corr. T. II*, p. 296).

#### CHAPITRE IV

##### **Le retour en Europe et l'abandon progressif des affaires de Chine**

Jean JADOT quitta la Chine en mai 1906. Plusieurs manifestations de sympathie furent organisées en son honneur, tant par la direction chinoise du Pékin-Hankow que par celle d'autres entreprises belges en Extrême-Orient. A cete occasion, un décret impérial lui conféra le titre de mandarin de 2<sup>e</sup> classe de l'Empire, dignité fort élevée puisqu'elle équivalait à celle des gouverneurs de province. Au cours d'un grand dîner offert par la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois, on lui remit un costume de mandarin et les accessoires correspondant à son grade, ainsi que de nombreux bibelots précieux.

Le 1<sup>er</sup> mai, l'ingénieur-contrôleur prenait place, non sans émotion, dans le train qui lui ferait parcourir une dernière fois, de Hankow à Pékin, la ligne dont il avait habilement dirigé la réalisation. Son wagon s'ébranla «au milieu des pétards et des ouvriers de la voie rangés devant toutes les maisons d'équipes». Pendant cinq jours, il dut répondre aux saluts des agents de la ligne répartis sur le parcours. (132)

La réputation de l'ingénieur n'avait pas manqué de s'étendre en Belgique. En novembre 1905, le Roi annotait en marge d'un billet adressé à son secrétaire, Edmond CARTON DE WIART:

Jadot a fait une chose unique qui ne se refera plus. (133)

Tous les biographes narrent l'épisode du retour de JADOT en Europe, de sa convocation immédiate au Palais, et du désir

---

(132) JADOT à son épouse, 13 mai 1906 (*Corr. T. II*, pp. 312 à 333).

(133) Note de CARTON DE WIART, 6 novembre 1905 (*Papiers Jadot*, dossier Palais); elle est reproduite en fac-similé dans Jean Jadot, 1862-1932, p. 57.

manifesté par le Souverain de l'associer à ses projets congolais. L'ingénieur aurait exprimé l'intention de retourner d'abord pour quelques semaines à On, son village natal, où résidait sa mère. Il y fut autorisé, à condition de s'initier aux affaires du Congo avec l'aide du secrétaire général des finances, Hubert DROGMANS, et de venir s'entretenir régulièrement avec LÉOPOLD II qui résidait alors à Ciergnon. C'est au cours de ces entrevues au château royal que furent jetées les bases des sociétés dites de 1906: la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, la Forminière et l'Union Minière du Haut Katanga. (134)

Aucun document contemporain n'étaie le récit de cette période, sinon une lettre adressée à CARTON DE WIART par le Roi, qui y exprime sa volonté d'associer JADOT à l'établissement des chemins de fer au Katanga parce que

...le grand JADOT est un homme de tout premier ordre. (135)

Toujours est-il que les services éminents rendus par le directeur du Pékin-Hankow en Extrême-Orient lui valurent en novembre 1906 une nomination au conseil de direction de la Société Générale, où il devait diriger le département Industrie. (136)

JADOT est alors âgé de 44 ans; sa carrière déjà brillante atteindra son faite lorsqu'il succédera au baron BAEYENS en qualité de gouverneur du grand établissement financier belge.

Bien que ses activités s'orientent vers d'autres entreprises — notamment la Métallurgique Russo-Belge, les charbonnages de Campine, les sociétés congolaises etc., il n'abandonne pas immédiatement la gestion des intérêts de la Générale en Chine. (137)

(134) Interview de Jean JADOT par Fernand NEURAY publiée dans la *Nation Belge* des 8 et 9 mars 1932, reproduite dans [15, pp. 20-21]; [8, p. 18].

(135) LÉOPOLD II à CARTON DE WIART, 17 octobre 1906 (*Papiers Jadot*, dossier Palais). Fac-similé dans [15, p. 56]. Dans son discours prononcé lors de l'inauguration des chemins de fer du B.C.K. en 1928, le gouverneur de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE évoqua brièvement les débuts des sociétés de 1906 [15, p. 73].

(136) Lettre de félicitations du conseil de direction adressée à Jean JADOT le 27 novembre 1906 (*Papiers Jadot*).

(137) Cette partie de l'exposé sera fondée principalement sur les notes écrites par Jean JADOT dans ses agendas de 1907 à 1910. Les annotations rédigées avec de nombreuses abréviations sont d'un grand intérêt parce qu'elles permettent de suivre au jour le jour les activités du directeur de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

Devenu administrateur-délégué de la Société d'Etude de Chemins de Fer en Chine, il se préoccupe d'ouvrir les négociations sur les conditions d'un rachat éventuel de l'emprunt de 1898 par le gouvernement chinois.

Les premiers résultats de l'exploitation partielle de la ligne avaient été tellement satisfaisants que, dès novembre 1905, SHENG HSUAI-HUAI et son successeur TANG SHAO-YI avaient recommandé au Trône de racheter le Pékin-Hankow afin d'en éliminer le contrôle des concessionnaires étrangers.

En vertu du contrat d'exploitation, ceux-ci avaient droit à 20 % des bénéfices nets de la ligne. Dès 1906, le chemin de fer comptabilisait des profits nets de l'ordre de 8 millions de francs, et le trafic semblait encore plus prometteur.

Mais ces fonds ne pouvaient suffire à financer le rachat, et SHENG suggéra de lancer un nouvel emprunt étranger pour éteindre la dette de 1898 qui, en vertu du contrat, pouvait être remboursée à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1907. [10, p. 138]

Informée des intentions chinoises, la Société d'Etude jugeait préférable de négocier elle-même la conclusion de l'emprunt de rachat.

L'opération lui ôterait certes le droit d'exploiter le chemin de fer, mais lui procurerait en échange d'autres avantages et maintiendrait sa position en Chine pour la conclusion de nouvelles affaires.

Malheureusement pour elle, certains effets de l'Entente Cordiale se faisaient sentir à cette époque dans les milieux d'affaires européens d'Extrême-Orient.

Abandonnant une attitude de concurrence systématique, les principaux groupes financiers anglais et français, soutenus par leur gouvernement respectif, s'étaient associés pour fonder une nouvelle société de chemins de fer, le Chinese Central Railway (octobre 1905). Parmi ses principaux actionnaires figuraient la Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation et la Banque de l'Indo-Chine. Un établissement belge, la Compagnie Internationale d'Orient, y détenait une participation de 10 %.

Le but de la nouvelle association est clair: éliminer toute concurrence dans les affaires ferroviaires de la vallée du Yangtze et s'y assurer le monopole des concessions de chemins de fer. (138)

Dès février 1907, JADOT préconise une entente avec le groupe franco-anglais pour le financement de l'emprunt de rachat du Pékin-Hankow. (139) Pendant plusieurs mois des pourparlers ont lieu à Paris et à Bruxelles, mais les conditions imposées par les Britanniques les font échouer.

En juillet 1907, la Société d'Etude a vent de ce que le gouvernement français est hostile aux Belges et désire les éliminer du Pékin-Hankow en soutenant exclusivement le Chinese Central Railway. (140) Cette impression se confirme ultérieurement et les administrateurs belges décident de concurrencer l'alliance anglo-française. A cet effet, JADOT se rend à plusieurs reprises à Paris afin de débattre avec ses collègues français, au conseil de la Société d'Etude, les modalités de l'emprunt à proposer à la Chine.

Pourtant il n'abandonne pas complètement l'idée d'une association avec la Banque de l'Indo-Chine, membre du Chinese Central Railway. En mai 1908, il renoue les contacts pour lui offrir une participation à l'émission du futur emprunt. Le 21 mai, au cours d'une entrevue avec Stanislas SIMON, administrateur-délégué de la Banque, celui-ci fait part à JADOT de la condition posée par son gouvernement pour autoriser l'opération: la nomi-

---

(138) A propos du CHINESE CENTRAL RAILWAY, voir [22, Vol. I, pp. 534-536]; *Far Eastern Review*, Vol. X, n° 8, janvier 1914, pp. 298 ss.

(139) A la date du 2 février 1907, JADOT note: « A 1 h 30 conférence avec Gouverneur, MALLET et FOCQUET mesures à prendre à la suite lettre de BAPST affirmant intention Chine racheter en 1909. De 2 h à 4 h Conseil SOCIÉTÉ D'ETUDE. Rapport sur diverses questions bilans, rapports, etc... Je soulève question négociation à ouvrir avec Chinois au sujet rachat éventuel 1909 et sur Hankow-Canton. Je préconise entente avec CHINESE CENTRAL RAILWAY. ULLMANN dit que c'est son désir mais que Anglais exigeront 50 % pour eux, donc au maximum 15 % pour SOCIÉTÉ D'ETUDE ce qui est insuffisant. Il promet en saisir MALLET, etc... Ministère Affaires Etrangères. On décide télégraphier PRUDHOMME marcher de l'avant pour négociations rachat et éventuellement Hankow-Canton (*Papiers Jadot*, agenda 1907).

(140) *Papiers Jadot*, agenda 1907, 15 juillet.

nation d'un Français en qualité de représentant de la Société d'Etude en Extrême-Orient. Lorsque JADOT lui démontre l'impossibilité de cette solution, SIMON lui objecte que le gouvernement chinois a déjà entamé des pourparlers avec la Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation en vue de la conclusion d'un emprunt pour le rachat de certains chemins de fer. A cette nouvelle, le financier belge met en doute la capacité des Anglais pour réunir seuls les fonds nécessaires à l'opération, et obtient de SIMON la promesse d'intervenir auprès de ses associés en faveur d'une collaboration avec la Société d'Etude. (141) Cette promesse devait s'avérer vaine.

Quelque temps après, le bruit se répandit dans les milieux d'affaires que la Société d'Etude était décidée à mener seule l'affaire. Le 24 juin 1908, Jean JADOT assista, chez le gouverneur BAEYENS, à une entrevue de caractère privé avec le comte d'ORMESSON, Ministre de France à Bruxelles. En réalité celui-ci était envoyé par CAILLAUX, qui priait les deux Belges de lui rendre visite à Paris. Aux dires du comte d'ORMESSON, CAILLAUX n'élevait qu'une seule objection aux projets de la Société d'Etude; la nationalité de certains de ses cadres supérieurs. JADOT nota son impression de l'entretien en ces termes:

En réalité, les Français sont très inquiets de nous voir faire l'affaire sans eux.

Les Belges décidèrent alors d'ajourner cette démarche. (142)

Le 4 juillet, lors d'un conseil d'administration à Paris, JADOT fit part à ses collègues des difficultés suscitées par le gouvernement français, et conclut à la nécessité de constituer un nouveau groupe exclusivement belge. (143) Cette décision consacrait la rupture de l'entente franco-belge au sein de la Société d'Etude, et mettait fin à une collaboration de plus de dix ans.

De concert avec le baron BAEYENS, JADOT établit alors les bases d'une nouvelle entreprise, la Société belge de chemins de

---

(141) *Papiers Jadot*, agenda 1908, 21 mai.

(142) *Ibidem*, 24 juin. Le 26, JADOT note qu'il a rendu visite, en compagnie du Gouverneur, au Ministre de France pour lui exposer les motifs qui rendaient inopportune une entrevue avec CAILLAUX.

(143) *Papiers Jadot*, agenda 1908, 4 juillet.



fer en Chine, qui sera officiellement constituée le 27 juillet 1908. (144)

Mais le marché belge était trop restreint pour assurer le placement du futur emprunt; il fallut donc chercher des concours à l'étranger. A cet effet, un des futurs administrateurs de la société Auguste DE LANTSHEERE, (145) fut envoyé à Londres pour y trouver des maisons de banque disposées à participer à l'émission. A son retour, il annonça que l'établissement SCHRÖDER serait prêt à accepter cette opération. (146)

Le 23 juillet 1908, Jean JADOT se rend chez le Roi pour l'entretenir des affaires de Chine. Le Souverain, « furieux contre les Français », insiste pour que des concours soient recherchés à Londres. Le directeur de la Générale le rassure sur ce point, et lui fait part des négociations déjà engagées dans ce sens. Au cours de cette audience, LÉOPOLD II suggère à JADOT de retourner en Chine pour conférer personnellement avec les gouvernants, mais son interlocuteur lui fait valoir l'inutilité de ce voyage en raison des changements politiques survenus depuis son retour d'Extrême-Orient. (147)

Les pourparlers de la Société d'Etude, tant en Europe qu'en Chine, ne progressaient pas. Dès septembre 1908, le bruit courut à Paris que le gouvernement chinois avait traité avec la Hong-Kong and Shanghai Bank, à laquelle s'était associée la Banque de l'Indo-chine. Le 14 septembre, PRUDHOMME, le représentant de la Société d'Etude, télégraphiait que l'affaire était enlevée par les Anglais. (148)

Le 3 octobre, les représentants de la Hong-Kong and Shanghai Bank et de la Banque de l'Indo-Chine signaient avec la Chine

(144) [24, 1908, n° 4678, pp. 536-538]. La SOCIÉTÉ GÉNÉRALE souscrivit la moitié du capital d'un million de francs. Sur les origines de la société, voir lettre JADOT au Ministre 27 octobre 1908, *A.E.B.*, 2813, III.

(145) Il s'agit du fils cadet de Théophile de Lantsheere qui fut gouverneur de la BANQUE NATIONALE et ministre de la Justice. Il avait épousé une fille du baron BAEYENS (KAUCH P.: La Banque Nationale de Belgique, Bruxelles 1950, p. 193).

(146) DE LANTSHEERE fut envoyé à Londres à la fin du mois de juin. Il en revint le 3 juillet (*Papiers Jadot*, agenda 1908, 29 juin, 1<sup>er</sup>, 3 et 4 juillet).

(147) *Ibidem*, 23 juillet.

(148) *Ibidem*, 14 septembre.

un contrat pour un emprunt de 5 millions de livres sterling (125 millions de francs), d'une durée de trente ans. Les banquiers accordaient à la Chine un prix particulièrement élevé, 94 % de la valeur nominale, alors que la plupart des emprunts antérieurs avaient été conclus à 90 %. Le taux d'intérêt serait de 5 % pendant les quinze premières années et passerait ensuite à 4,5 % pour le terme ultérieur. La commission des banques était fixée à 0,2 %, taux inférieur à celui de toutes les commissions consenties antérieurement. En outre, l'emprunt bénéficiait d'une garantie générale du gouvernement impérial et serait gagé sur certains revenus intérieurs et sur de nouveaux impôts provinciaux. Les fonds serviraient à concurrence de 80 % au rachat de certaines lignes de chemin de fer (en fait le Pékin-Hankow), tandis que le solde serait affecté à des travaux d'utilité publique. (149)

Ces conditions très favorables aux Chinois n'avaient pu être admises par la Société belge de chemins de fer en Chine et ses associés britanniques; ceux-ci exigeaient en effet des garanties plus tangibles.

JADOT s'en expliqua d'ailleurs longuement dans une lettre adressée le 27 octobre au ministre belge des Affaires Etrangères:

...l'emprunt, tel qu'il vient d'être concédé, constitue un emprunt général du Gouvernement chinois sans stipulation de garanties spéciales autres que celles des likins (douanes provinciales); il n'est pas question dans le contrat de l'affectation d'aucun chemin de fer comme garantie. Outre cette absence de garanties sérieuses, les autres conditions, notamment le taux de prise, n'auraient pu être acceptées par nos associés anglais qui n'avaient pas, comme nos concurrents, un but politique et qui évidemment ne pouvaient nous accorder leur concours qu'en vue de réaliser une affaire. Les conditions acceptées par nos concurrents sont tellement défavorables que, malgré l'appui gouvernemental et celui de la haute banque française, l'émission de l'emprunt qui vient d'être faite, a été un insuccès très marqué et le nouvel emprunt est coté en-dessous du prix d'émission. (150)

---

(149) Texte de l'emprunt publié dans [22, pp. 747 à 750]. Commentaire dans [10, p. 139].

(150) JADOT au Ministre, Bruxelles 27 octobre 1908 (*A.E.B.*, 2813, III).

Il ne restait plus qu'à s'incliner devant les nouvelles dispositions prises par les Chinois, et à régler le transfert de l'exploitation pour le 31 décembre 1908.

Pourtant trois points litigieux subsistaient à propos de la liquidation financière de l'entreprise.

Le premier concernait la garantie du paiement des annuités de l'indemnité « Boxer », capitalisée par le gouvernement belge quelques années plus tôt.

Rappelons ici que le gouvernement belge avait accepté en 1904 de capitaliser l'indemnité due par la Chine à la Belgique, pour les dommages causés au Pékin-Hankow pendant les troubles de 1900. Cette opération s'était faite au profit de la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois, mais la Société d'Etude s'était portée garante du remboursement auprès du gouvernement belge. Pour se couvrir, JADOT avait obtenu de SHENG une délégation sur 80 % des bénéfices d'exploitation. Or, comme le contrôle de l'exploitation allait lui échapper du fait du remboursement de l'emprunt, la Société d'Etude souhaitait être déchargée de ses engagements vis-à-vis du gouvernement belge. Elle désirait donc que le gouvernement chinois se substituât à elle et déposât une garantie équivalente à ses propres engagements, soit une somme de 4 500 000 francs, se décomposant comme suit:

1 000 000 francs: valeur du capital de la Société d'Etude;

3 000 000 francs: caution en rente belge 3 % déposée au ministère des Finances;

500 000 francs: intérêts de ce dépôt échus depuis 1904.

La deuxième prétention de Société d'Etude portait sur le partage de la provision d'amortissement prélevée sur les bénéfices de 1908, pour le premier tirage des obligations de l'emprunt de 1898. Ce tirage devait en principe avoir lieu en janvier 1909. Or, le rachat de la ligne, fixé au 31 décembre 1908, rendait cette provision caduque, et celle-ci devait être imputée aux bénéfices nets de l'exploitation de 1908. Dès lors, en vertu de son contrat d'exploitation, la compagnie belge se trouvait fon-

dée de réclamer 20 % de ce fonds. La provision en litige s'élevant à 3 700 000 francs, les Belges revendiquaient donc 740 000 francs.

En dernier lieu, la Société d'Etude réclamait le partage du fonds de réserve extraordinaire prélevé sur les bénéfices de 1906, 1907, et 1908 en vertu du même droit de participation aux bénéfices. (151)

Nous ne nous attarderons pas sur ces deux derniers points; ils furent réglés à la satisfaction de la Société d'Etude, en guise de compensation des concessions importantes qu'elle avait dû accorder à la Chine quant au problème de la garantie de l'indemnité.

JADOT intervient personnellement dans cette affaire parce que sa société se trouve aux prises avec deux parties assez récalcitrantes: d'une part, le gouvernement chinois qui veut se libérer de tout lien vis-à-vis de son ancien concessionnaire et, d'autre part, le gouvernement belge, désireux de conserver un garant sérieux et solvable.

Tandis que son successeur l'ingénieur PRUDHOMME négocie en Chine avec l'étroite collaboration du ministre de Belgique, JADOT s'occupe du règlement de cette question avec les autorités belges.

Au cours des mois de novembre et décembre 1908, il s'entretient fréquemment avec deux hauts fonctionnaires: VAN CUTSEM directeur général de la Trésorerie et VAN WINEXTENHOVEN, chef de division aux Affaires Etrangères.

La Chine avait proposé deux solutions :

1. Le gouvernement chinois ferait dans une banque européenne en Chine, un dépôt permanent équivalent à une annuité de l'indemnité « Boxer ». La Société d'Etude y aurait droit au cas où la garantie de 80 % des recettes du Pékin-Hankow deviendrait insuffisante. Dans cette hypothèse, la société belge restait responsable du paiement de l'indemnité vis-à-vis de son gouvernement.

---

(151) SOCIÉTÉ D'ETUDE au Ministre, Bruxelles 2 novembre 1908 (*Ibidem*).

2. La seconde solution consistait en une reprise intégrale par le gouvernement chinois des engagements de la Société d'Etude envers l'Etat belge. Dans ce but le gouvernement impérial déposerait une somme de 4 500 000 francs dans une banque en Chine, et n'accorderait aucune autre garantie. (152)

Dès le 20 novembre, JADOT se rend compte des réticences de l'administration des Finances à l'égard de la seconde proposition. Bien plus, le gouvernement belge en vient à exiger non seulement que la Société d'Etude maintienne ses engagements envers lui, mais encore que le gouvernement chinois dépose au nom de l'Etat belge un supplément de garantie équivalent à une annuité de l'indemnité, et confirme en outre la délégation sur les bénéfices de la ligne obtenue par la Société d'Etude. (153) La société ne peut donc éviter ses responsabilités à l'égard du gouvernement belge.

Pour se décharger quelque peu de ses obligations, elle demande au gouvernement chinois la contrevaletur du cautionnement de 3 millions de francs en rente belge 3 % déposé au ministère des Finances et des intérêts de ce dépôt échus jusqu'en 1908, soit la somme globale de 3 500 000 francs dont nous avons fait mention plus haut.

Le 14 décembre, le ministre de Belgique à Pékin télégraphie que la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois accepte de déposer les 3 500 000 francs à la Banque Sino-Belge en Chine, et consent en outre à accorder une garantie sur les recettes du Pékin-Hankow. Mais elle refuse à la Société d'Etude tout contrôle des recettes en cas de cessation de paiement. (154)

A l'arrivée de ces nouvelles, un malentendu surgit entre VAN CUTSEM, le représentant des Finances, et JADOT.

Pour VAN CUTSEM, le dépôt de 3 500 000 francs représentait une garantie complémentaire destinée à compenser la suppression

---

(152) Télégramme chiffré du baron GRENIER au Ministre, Pékin, 18 novembre 1908. Note de VAN WINECXTENHOVEN pour le Ministre, 20 novembre 1908 (*Ibidem*).

(153) Télégramme de la SOCIÉTÉ D'ETUDE à PRUDHOMME, 8 décembre 1908 et du Ministre à GRENIER, 9 décembre 1908 (*Ibidem*).

(154) Télégramme de GRENIER au Ministre, 14 décembre 1908 (*Ibidem*).

du contrôle de l'exploitation. Par contre, dans l'esprit de JADOT, la Société d'Etude toucherait cette somme et donnerait au gouvernement chinois une délégation sur le gage déposé par elle au ministère des Finances, gage qui devait y être bloqué jusqu'au terme final du paiement de l'indemnité.

VAN WINEXTENHOVEN, qui représentait les Affaires Etrangères dans ces tractations, estima que JADOT cherchait à faire traîner l'affaire et se montrait quelque peu « ficelle ». Aussi insista-t-il vivement pour qu'un accord fût établi au plus tôt entre la Société d'Etude et le département des Finances. (155) Le 31 décembre, VAN CUTSEM et JADOT se ralliaient finalement à la solution suivante. La consignation en Chine des 3 500 000 francs, en remplacement du dépôt de la Société d'Etude au ministère des Finances, était définitivement rejetée et l'établissement belge restait responsable envers son gouvernement, du remboursement de l'indemnité. D'autre part, le gouvernement chinois déposerait en consignation à la Banque Sino-Belge en Chine, au nom de l'Etat belge, le montant d'une annuité et confirmerait en outre la délégation de la Société d'Etude sur les bénéfices du chemin de fer. A titre compensatoire, les revendications de la Société d'Etude sur une part des fonds d'amortissement et de la réserve extraordinaire seraient satisfaites. (156)

Mais le gouvernement chinois refusa d'accorder la double garantie que représentaient le dépôt d'une annuité et le gage sur les recettes de la ligne. Aussi plaça-t-il les Belges devant le choix entre un dépôt de 2 140 000 francs en consignation à la Banque Sino-Belge de Shanghai au nom de l'Etat belge d'une part, et d'autre part un droit sur les recettes du Pékin-Hankow, garantie aléatoire puisque le contrôle de celles-ci leur était interdit. On retint la première proposition et le 11 juin 1909, après plusieurs mois de négociation, les accords définitifs furent signés. (157)

---

(155) Note de VAN WINEEXTENHOVEN, 28 décembre 1908 (*Ibidem*).

(156) Projet de télégramme par JADOT, corrigé avec l'accord de VAN CUTSEM et envoyé le 31 décembre à la Légation de Pékin (*Ibidem*).

(157) Télégramme de GRENIER au Ministre, Pékin 14 juin 1909. Une copie des diverses communications du gouvernement chinois sur la solution définitive de l'affaire se trouve également au dossier A.E.B., 2813, III.



Le bilan de ces négociations révèle donc que, malgré les satisfactions obtenues à propos du partage des fonds d'amortissement et de la réserve extraordinaire, la Société d'Etude a échoué sur le point le plus important de ses revendications.

D'une part, JADOT s'est heurté à la position intraitable du ministère belge des Finances et n'a pu dégager sa société des responsabilités prises en 1904. D'autre part, les défenseurs des intérêts belges en Chine n'ont pas réussi à vaincre la volonté chinoise de se débarrasser de tout contrôle belge sur le Pékin-Hankow.

Ainsi donc, la ligne échappait définitivement à la Société d'Etude. Fait un peu absurde, celle-ci voyait une partie de ses fonds bloquée en garantie du remboursement de capitaux d'un chemin de fer sur lequel elle n'exerçait plus aucun droit.

Les affaires du Pékin-Hankow mises à part, Jean JADOT a été amené à s'occuper d'autres entreprises belges en Chine.

Il a été question précédemment des intérêts de LÉOPOLD II dans le chemin de fer Hankow-Canton et du rachat de cette ligne par la Chine en 1905. (voir *supra*). Pendant quelques années la situation de ce chemin de fer reste fort confuse. Malgré leur ferme décision de le construire par leurs propres moyens, les Chinois ne parviennent pas à trouver les capitaux indigènes suffisants, ni à diriger les travaux avec compétence.

Par ailleurs, une partie des obligations du chemin de fer n'avait pas encore été remboursée parce qu'elles se trouvaient à la disposition de LÉOPOLD II. Or le Souverain avait refusé de les rétrocéder aux conditions acceptées par les Américains et espérait encore trouver une occasion de réintroduire les Belges dans cette affaire. (158)

Ces obligations étaient déposées à la Société Générale, et avaient été introduites par le Roi dans le portefeuille du fonds d'amortissement de l'emprunt à lots du Congo, émis en 1888.

---

(158) Le lot d'obligations a fait partie du portefeuille du fonds de garantie de l'emprunt à lots du Congo émis en 1888 (*Recueil financier*, 1905, 2<sup>e</sup> partie, p. 19, 1910, p. 17).

Il devait y rester jusqu'en 1911 (BAEYENS au Ministre des Colonies, Bruxelles 7 septembre 1911, *Archives du service de la dette publique de l'ancien Ministère des Colonies*, dossier Situation des lots du Congo 1888).

Lorsqu'en juillet 1907, le vice-roi CHANG CHIH-TUNG, responsable de la construction, sollicite de la Société d'Etude un emprunt en dollars argent, avec pour seule garantie la partie déjà construite du chemin de fer, JADOT refuse d'avancer les fonds en alléguant que le vice-roi contrevenait aux règlements édictés par les autorités centrales. Celles-ci interdisaient en effet aux pouvoirs locaux d'emprunter à l'étranger.

La légation de Belgique à Pékin insiste néanmoins pour que l'établissement belge donne satisfaction au vice-roi, mais JADOT tient bon. (159)

Lorsqu'il apprend, en mars 1908, que des négociations sont en cours avec un groupe européen pour la concession du Hankow-Canton, JADOT demande une intervention des Affaires Etrangères auprès du gouvernement chinois pour faire valoir les droits des porteurs d'obligations belges; il fait savoir au département que les obligataires sont disposés à accepter une prorogation du délai de remboursement en échange de certains avantages tels qu'un droit de préférence dans le choix du personnel, la fourniture de matériel ou éventuellement un emprunt de construction. (160) Cette démarche n'obtient aucun résultat.

La Société belge de chemins de fer en Chine, créée peu de temps après, tente à la fin de 1908 de s'entendre avec la maison Pauling et Co. de Londres et la Régie Générale des Chemins de fer de Paris en vue d'établir une société de construction de chemins de fer, laquelle s'efforcerait d'obtenir un contrat pour les lignes Hankow-Canton et Hankow-Szechuen. Le 6 février 1909, les trois établissements signent un accord destiné à fixer la répartition des avantages que confèreraient les contrats conclus en Chine. (161) Mais le nouveau groupe une fois encore affronte la concurrence du Chinese Central Railway, auquel venaient de s'associer des banques allemandes. Au moment où ses concurrents semblent en passe d'obtenir la concession des lignes que son syndicat convoite, JADOT se rend à Paris pour essayer

---

(159) JADOT au Ministre, 27 et 30 juillet 1907 (*A.E.B.*, 2814, III).

(160) JADOT au Ministre, 14 mars 1908 (*Ibidem*).

(161) *Papiers Jadot*, agenda 1909, 6 février.

d'acquérir une participation dans leur opération. (162) Malheureusement, les désaccords qui régnaient entre ses propres associés font échouer cette tentative. Le 6 juin, le syndicat anglo-franco-allemand obtient un contrat paraphé par les négociateurs; toutefois une énergique protestation américaine invoquant un droit de préférence accordé en 1903 à des financiers des Etats-Unis, remet sur le champ la convention en question.

Le 23 mai 1910 seulement, une nouvelle association, composée du groupe financier anglo-franco-allemand et de banques américaines, conclut définitivement un contrat d'emprunt de 10 millions de livres sterling. (163) Ainsi le Hankow-Canton échappait définitivement aux Belges.

Parallèlement aux entreprises ferroviaires, Jean JADOT consacre encore son activité à la Banque Sino-Belge et aux Mines du Luhan, au conseil d'administration desquelles il siège régulièrement.

D'autre part, des hommes d'affaires et des fonctionnaires du ministère des Affaires Etrangères recourent à ses avis lorsqu'il s'agit de promouvoir des entreprises belges en Extrême-Orient. C'est ainsi qu'à la demande du ministre des Affaires Etrangères, Jules DAVIGNON, il rédigera un rapport sur l'opportunité d'établir une concession belge à Tientsin. (164)

On le voit en outre, assister à des manifestations sino-belges, telles que des visites rendues à des personnalités chinoises de passage en Belgique ou des réceptions à la légation de Chine à Bruxelles.

Il ne manque pas non plus de s'intéresser à la nomination de certains agents diplomatiques à Pékin et il interviendra activement pour appuyer auprès de DAVIGNON et imposer la candidature de deux d'entre eux. (165)

---

(162) *Papiers Jadot*, agenda 1909, 4 juin.

(163) DE PRELLE, Ministre de Belgique à Pékin au Ministre, 30 août 1909 (*A.E.B.*, 2814, III). CHAO YUN SEEN, [4 p. 188-180].

(164) *Papiers Jadot*, agenda 1908, 3 avril.

(165) Il est intervenu activement pour la nomination de DE PRELLE à la Légation de Pékin, en février 1909 et pour CARTIER DE MARCHIENNES en avril 1910 (*Papiers Jadot*, agendas 1909 et 1910).

La lecture de ses agendas fait néanmoins apparaître dès le printemps 1909 un relâchement des préoccupations de Jean JADOT à l'égard des affaires d'Extrême-Orient tandis que les questions congolaises requièrent la majeure partie de son temps.

Lorsqu'au début de 1910, l'Etat belge remit en question les dispositions prises par LÉOPOLD II avant sa disparition et revendiqua notamment la propriété des biens de la Fondation de Niederfullbach, [27, p. 255-257], Jean JADOT fut invité à se rendre au ministère de la Justice.

Au cours d'une entrevue qui eut lieu le 17 mars, les ministres DE LANTSHEERE et SCHOLLAERT interrogèrent le directeur de la Société Générale sur les intérêts de LÉOPOLD II dans les affaires chinoises, et spécialement le Hankow-Canton. Il ne put répondre avec précision à ces questions. (166)

En effet, Jean JADOT n'avait jamais été mêlé étroitement aux combinaisons financières élaborées par le défunt Roi en vue de réaliser ses ambitions chinoises. C'est la raison pour laquelle son nom n'apparaît pas dans le fameux procès de la succession de LÉOPOLD II, procès qui devait mettre en lumière l'intérêt que portait le Roi à l'expansion belge en Chine.

\* \* \*

On ne peut évoquer l'activité de Jean JADOT en Extrême-Orient sans se rappeler le rôle joué par plusieurs membres de sa famille dans les affaires chinoises.

Certaines données utilisées ci-dessous, sont empruntées au fascicule intitulé « Famille d'ingénieurs » [16 bis] qui a pour auteur Octave, frère benjamin de Jean JADOT, de vingt ans son cadet et devenu également ingénieur.

Dès le début de son séjour dans le Céleste Empire, Jean JADOT avait fait engager au Pékin-Hankow deux de ses cousins germains.

Le premier, Alfred COUSIN, fils de l'« Oncle Jean », remplissait les fonctions de secrétaire de son parent, et s'occupait de sa famille lors des absences de l'ingénieur-contrôleur. (167)

(166) *Papiers Jadot*, agenda 1910, 17 mars.

(167) Dans une lettre du 21 octobre 1898, Jean JADOT pria FOCQUET d'engager son cousin (*Papiers Jadot*, dossier Société d'Etude).

L'autre, Joseph CLAVIER, fils d'une sœur de la mère de Jean JADOT, n'avait pas fait d'études universitaires. Sa compétence technique lui permit néanmoins de diriger la construction du pont sur le Fleuve Jaune. La réussite de cet important ouvrage d'art lui valut le titre d'ingénieur en chef du service de construction de la section sud de la ligne. [16 bis, p. 19]

Alfred COUSIN et Joseph CLAVIER quittèrent tous deux la Chine avant le retour définitif de JADOT en Europe.

La mort prématurée de son père avait placé JADOT devant de lourdes responsabilités familiales. A l'époque de son séjour en Extrême-Orient, il se préoccupa particulièrement de la carrière de ses deux frères, Jules et Lambert, de 11 et 13 ans plus jeunes que lui, tous deux ingénieurs.

Il n'est pas inutile de rappeler ici qu'à son arrivée en Chine en 1899, JADOT avait noué des relations amicales avec Emile FRANQUI et qu'une sincère amitié unit par la suite leurs épouses. Tant que dura la carrière consulaire de FRANQUI, aucun différend ne s'éleva entre eux sur le plan professionnel. Puis FRANQUI rentra en Europe et fut placé par LÉOPOLD II à la direction générale de la jeune Compagnie Internationale d'Orient, filiale de la Banque d'Outremer, au conseil d'administration de laquelle siégeait Jean COUSIN, oncle maternel des JADOT.

Dès 1901, FRANQUI repart en Chine pour négocier au nom de son groupe certaines affaires, et notamment la reprise des charbonnages de Kaiping dont il est devenu inspecteur.

Ayant besoin d'un adjoint pour effectuer les études techniques préliminaires aux projets de contrats, le délégué de l'Orient en Chine engage Lambert JADOT.

Ce dernier arrive à Shanghai à la fin du mois d'avril 1901, et se voit confier en guise de première mission une étude sur les usines de Hanyang. Comme il en a été question précédemment, ces usines étaient dirigées par SHENG qui désirait en confier la gestion à une société européenne. (168)

---

(168) JADOT à son épouse, 20 mars 1901 (*Corr. T. II*, p. 11) 28 avril 1901 (*Ibidem*, p. 36).

Au mois d'août, l'étude de Lambert est terminée à la grande satisfaction de FRANCQUI et de SHENG. Le mandarin en vient alors à proposer à Jean JADOT de suspendre ses pourparlers avec la Compagnie Internationale d'Orient et d'assumer la direction générale de Hanyang. Sur le refus de JADOT, SHENG suggère d'y placer Lambert sous le contrôle de son frère aîné. Il s'oppose une fois de plus à une fin de non recevoir. (voir *annexe 5*). Toutefois la négociation avec l'Orient fut abandonnée.

Chargé de plusieurs missions en Corée et au Japon, Lambert JADOT gagne l'entière confiance de FRANCQUI, tandis que le prestige de son frère contribue à l'imposer dans les milieux chinois.

En 1902, la Compagnie Internationale d'Orient entame les pourparlers relatifs à la concession des tramways de Tientsin. Un contrat définitif, signé le 26 avril 1904, lui accorde le monopole pour cinquante ans des tramways et de l'éclairage sur un territoire de 45 kilomètres carrés de cette ville. Lambert JADOT devient directeur général de la compagnie créée pour exploiter la concession, et entreprend les travaux de construction qui se terminent en 1906. [13, p. 428-430]

Rentré en Europe quelque temps plus tard, il est nommé en 1909 administrateur-délégué de la Compagnie des Tramways et de l'Eclairage de Tientsin. Mais sa carrière change bientôt d'orientation, et il s'occupera particulièrement d'affaires belges au Canada et au Congo. (169)

Fort satisfait du début de la carrière de son frère à la Compagnie internationale d'Orient, Jean JADOT souhaitait vivement la venue en Chine de son autre frère, Jules.

Celui-ci travaillait alors au Brésil, mais ne semblait pas s'y plaire. Son aîné demanda l'assistance de leur oncle Jean COUSIN pour lui obtenir un poste de direction aux charbonnages de Kaïping ou au chemin de fer du Hankow-Canton. (170)

(169) Monsieur Lambert JADOT devient administrateur-délégué du B.C.K. peu de temps avant la première guerre mondiale.

(170) Voir *annexe 5*. Le 17 septembre JADOT écrit à son épouse que FRANCQUI va proposer Jules comme ingénieur en chef à Kaïping (*Corr. T. I, vol. 2, p. 132*). Puis le 28 décembre: « Sur le conseil de FRANCQUI, j'ai télégraphié à Oncle Jean d'insister dans ce sens auprès du colonel THYS » (*Ibidem*, p. 179).



La situation particulière des intérêts belges dans le Hankow-Canton fait d'abord obstacle à la nomination de Jules JADOT. D'autre part, un administrateur de la Chinese Engineering and Mining Company, Léon TROUET, manifeste de grandes réticences vis-à-vis de son engagement.

Cependant,

...comme FRANCQUI tient à l'avoir car il est enchanté de Lambert et parce qu'il se rend compte que les Chinois aiment beaucoup le nom de JADOT (...), il a entrepris de la convaincre de lui envoyer Jules comme adjoint pour le remplacer après six mois de stage.

En effet FRANCQUI désirait vivement se réinstaller définitivement en Europe. (171)

L'intervention de FRANCQUI porte ses fruits et Jules JADOT quitte la Belgique en 1902. Il devient quelques mois plus tard l'agent général de la Compagnie Internationale d'Orient en Asie. A ce titre, il représente les intérêts belges dans la concession américaine de la ligne Hankow-Canton et participe à la fondation de la Compagnie française des Tramways et de l'Eclairage Electrique de Shanghai.

Cependant il semblerait qu'il n'ait pas été satisfait de sa situation et que certaines frictions se soient produites avec FRANCQUI.

Aussi son frère aîné, revenu en Belgique, se déchargera-t-il progressivement sur lui de certaines de ses fonctions.

En octobre 1908, Jules JADOT, devenu administrateur-délégué de la nouvelle Société Belge de Chemins de Fer en Chine, est investi d'une nouvelle mission en Extrême-Orient. Le 27 octobre, en le recommandant au ministre belge des Affaires Etrangères, Jean JADOT exposait en ces termes les diverses tâches réservées au nouveau représentant de la Société Générale dans l'empire du Milieu:

Le but premier de la Société Belge de Chemins de Fer en Chine disparaissant par suite du rachat pur et simple par le Gouvernement chinois de la ligne Pékin-Hankow, nous estimons que nous devons

---

(171) JADOT à son épouse, 15 février 1902 (*Ibidem*, p. 242).

reporter nos efforts ailleurs et profiter des bonnes dispositions que les Chinois ont encore pour nous, pour tâcher d'obtenir pour l'industrie belge d'autres avantages comme, par exemple, la fourniture de matériel, l'entreprise de construction de nouvelles lignes de chemin de fer.

C'est dans ce but que M. Jules JADOT, Administrateur-Délégué de la Société, partira le 31 courant. En sa qualité de Directeur de la Société des Mines du Luhan qui exploite en association avec les Chinois les mines de Lincheng, M. Jules JADOT aura également à prendre des mesures pour sauvegarder les intérêts belges engagés dans cette entreprise qui, par ses origines a des attaches importantes avec le chemin de fer de Pékin à Hankow, dont elle dépend en quelque sorte.

En outre, M. JADOT est chargé de poursuivre les négociations relatives au chemin de fer de Hankow-Canton et de faire valoir les droits des porteurs des 2 222 000 dollars de « bonds » ou obligations de ce chemin de fer actuellement détenus par la Société Générale de Belgique. (172)

Outre la représentation des sociétés du groupe de la Générale en Chine, Jules JADOT accepte de remplacer le représentant de la Compagnie Générale des Chemins de Fer et Tramways en Chine, décédé depuis peu. Cette société, qui dépendait du groupe Empain, cherchait à négocier un emprunt pour prolonger sa concession, la ligne Kaifeng-Honanfu, transversale du Pékin-Hankow. (173)

Après quelques années, Jules JADOT devait abandonner partiellement les affaires de Chine et prendre la direction de la Compagnie de Chemins de Fer et d'Entreprises.

Ainsi les trois frères JADOT, après une carrière de plusieurs années en Chine, s'orientèrent ensuite vers les affaires congolaises. Cette évolution parallèle est manifestement due à l'ascension brillante de l'aîné, qui témoigna toujours du souci de venir en aide à ses frères et en fit ses collaborateurs directs, lorsque sa position à la Générale se fut affirmée.

Il ressort de ce qui précède que la famille JADOT-COUSIN, unie par des liens de solidarité très étroits, s'est fort intéressée aux affaires d'Extrême-Orient. Les frères JADOT et leur oncle

---

(172) JADOT au Ministre, Bruxelles, 27 octobre 1908 (*A.E.B.*, 2813, III).

(173) *Papiers Jadot*, agenda 1908, 28 septembre.

Jean COUSIN ont pris des participations parfois importantes dans la plupart des grandes entreprises belges dans le Céleste Empire. (174)

Ils ont siégé dans les conseils d'administration de ces mêmes sociétés et chacun des JADOT a exercé les fonctions d'administrateur-délégué de l'une ou plusieurs d'entre elles.

Selon les termes de Jean JADOT lui-même, ces liens familiaux reflètent l'existence d'un « clan JADOT-COUSIN » que d'autres appelaient la « famille impériale ». Ce clan, fondé sur une admiration mutuelle faite d'estime et d'affection réciproques, possède une unité de vues non seulement sur le plan de la vie privée, mais encore au point de vue des méthodes et de l'esprit qui inspirent son comportement professionnel.

Ses relations avec l'extérieur sont empreintes de cet état d'esprit, et celles qu'il entretient avec FRANCQUI en sont particulièrement révélatrices. Nous en voyons la preuve dans un passage caractéristique de la correspondance de Jean JADOT avec son épouse. Le 15 février 1902, il écrit :

FRANCQUI est réellement gentil et dévoué pour nous et je lui suis très reconnaissant en l'aidant de tout ce que je peux dans ses affaires, mais en nous soutenant, il contracte des soutiens dans notre clan COUSIN JADOT et poursuit son idée d'alliance offensive et défensive, ce en quoi il a parfaitement raison. (175)

L'ascension ultérieure de FRANCQUI et certaines frictions causées par les conditions de travail qu'il impose à Jules et Lambert remettent en question aux yeux de JADOT la sincérité de l'amitié de l'ancien consul. (176) Mais les divergences de vue sur la déontologie de leur profession n'ont pas mis obstacle aux rap-

---

(174) Voir *annexe 5* où Jean JADOT exprime le désir de prendre des participations dans les charbonnages de Kaïping. Il fut également actionnaire des sociétés patronnées par la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE mais aussi dans les TRAMWAYS DE TIENTSIN et au CRÉDIT FONCIER D'EXTRÊME-ORIENT. Son oncle Jean COUSIN fut actionnaire des deux entreprises citées précédemment ainsi que des MINES DU LUHAN (d'après le *Recueil Financier*).

(175) *Corr. T. II*, p. 244.

(176) *Corr. T. II*, p. 293bis, 15 février 1906.

ports suivis qu'ont entretenus en Belgique ces deux fortes personnalités, rapports qui dépassaient le plan purement mondain. (177)

Il importe de remarquer cependant, que ces liens amicaux n'ont pas eu de répercussion directe sur les relations d'affaires aussi longtemps que les deux hommes ont appartenu à la direction de deux groupes financiers rivaux. Ainsi, lorsque FRANCQUI apprit la conclusion des arrangements de la Société belge des Chemins de Fer en Chine avec le groupe Pauling et la Régie Générale des Chemins de Fer, il vint trouver JADOT pour lui demander une participation de 5 % dans l'entreprise, à laquelle s'ajouterait la cession d'une part équivalente par le groupe français. Il se heurta à un refus catégorique. (178) Même la gestion des entreprises où les deux groupes possédaient des intérêts communs a toujours été inspirée par les méthodes de l'établissement majoritaire. JADOT refusa également d'entrer au conseil d'administration de la Banque d'Outremer, lorsqu'il en fut sollicité en 1910 par FRANCQUI. (179) Il devait cependant témoigner de son amitié pour ce dernier en appuyant sa candidature à un mandat de directeur à la Société Générale.

---

(177) Les agendas de Jean JADOT contiennent de fréquentes mentions de soirées intimes, de sorties au théâtre, en compagnie de son épouse et des FRANCQUI.

(178) *Papiers Jadot*, agenda 1909, 14 février.

(179) Jean JADOT refusa de représenter la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE au conseil d'administration de la BANQUE D'OUTREMER lorsque le colonel THYS lui en fit faire la demande par FRANCQUI en octobre 1910 (*Papiers Jadot*, agenda 1910, 29 octobre).

## CONCLUSIONS

Le séjour de Jean JADOT en Chine a révélé les dons remarquables de cet ingénieur et servi de tremplin à sa brillante carrière à la Société Générale de Belgique.

Il importe dès lors, pour conclure cette étude, de dégager les traits essentiels de cette personnalité afin de mettre en lumière les raisons de sa réussite sociale.

Comme nous l'avons vu précédemment, la direction du Pékin-Hankow impliquait plus qu'une compétence purement technique.

Les intentions profondes du roi LÉOPOLD II, promoteur de ce projet, visaient à obtenir une base de départ solide qui permettrait d'étendre l'influence belge à d'autres entreprises et de fournir des débouchés à nos industries. [6, p. 69-70]

Jean JADOT avait parfaitement compris cette optique.

En premier lieu, il s'est efforcé de réaliser la construction du chemin de fer le plus rapidement possible. Comparativement aux autres lignes concédées par la Chine vers 1898, le Luhan fut achevé dans un délai assez bref, malgré les événements politiques et certains gros problèmes techniques posés notamment par le franchissement du Fleuve Jaune.

D'autre part, les travaux ont été effectués à un coût sensiblement inférieur à celui d'autres lignes. (180)

Tout en s'efforçant de passer un grand nombre de commandes de matériel aux industries belge et française, l'ingénieur-

---

(180) La *Far Eastern Review* de novembre 1909 cite un coût de construction par mile de 7 000 £, inférieur à celui de certains chemins de fer construits par les Britanniques (Vol. 6, n° 6, p. 225).

contrôleur s'est cependant soucié de limiter les dépenses et n'a pas hésité à s'adresser à d'autres fournisseurs étrangers, notamment au Japon qui livra une part considérable des traverses de bois utilisées pour la voie. Il en est résulté que dès le début de l'exploitation complète de la ligne, les bénéfices atteignirent un niveau tel que les autorités chinoises furent rapidement incitées à racheter le chemin de fer. (181)

Pour mettre en valeur le succès de cette œuvre, il est nécessaire de rappeler les conditions dans lesquelles elle a été réalisée.

A l'encontre des pays occidentaux ou des pays neufs où la construction des chemins de fer a joué un rôle primordial dans le développement économique, la Chine n'a pu en tirer profit de la même manière. [1, p. 174]

Bien que certains dirigeants fussent favorables à l'idée de progrès économique, la mentalité chinoise n'en était pas imprégnée et acceptait mal l'ingérence de l'étranger dans ses affaires internes.

Il fallait donc que les représentants des entreprises étrangères dans ce pays fussent aptes à lutter contre l'inertie et les préjugés orientaux et à s'imposer à la population. L'intégrité reconnue à Jean JADOT lui a permis en de nombreux cas de vaincre les réticences de ses interlocuteurs.

En outre, le marché chinois n'offrant guère de capitaux à long terme, il y avait lieu de mener l'affaire de manière à y intéresser les marchés financiers des pays industriels, seuls capables de l'alimenter. Très soucieux de ces problèmes de financement, JADOT sut tirer parti des circonstances lorsqu'à l'issue des troubles Boxers il fit accepter par les autorités un état d'indemnité fort élevé au profit du Pékin-Hankow.

On pourrait se demander si cette réussite financière ne se caractérisait pas comme un abus de la situation d'infériorité de la Chine, qui aurait permis un enrichissement de l'étranger à ses dépens. A la vérité, dans le cas présent, la Compagnie Impériale

---

(181) La recette kilométrique a passé de 4 664 dollars chinois par km en 1904 à 6 500 dollars en 1906. Les bénéfices de la SOCIÉTÉ D'ETUDE publiés au bilan ont dépassés 1 200 000 francs dès la première année d'exploitation complète (d'après le *Recueil Financier*).



des Chemins de Fer Chinois en fut partiellement bénéficiaire puisqu'en tout état de cause, il lui aurait fallu trouver des fonds pour achever les travaux.

Le versement de l'indemnité permettait d'éviter un recours aux marchés financiers européens devenus réticents à l'égard de ce type d'emprunt.

D'autre part, l'instabilité politique du régime entravait aussi la bonne marche des affaires entamées dans le Céleste Empire. La vulnérabilité des mandarins, le favoritisme et la corruption exigeaient de la part des étrangers non seulement une compréhension de la vie politique, mais encore une souplesse et un sens diplomatique qui devaient leur permettre en plus de se supplanter les uns les autres. Là encore on peut reconnaître à JADOT des qualités incontestables pour évoluer parmi les écueils de ce « sale trou diplomatique » de Pékin (182) et réussir notamment à ménager la chèvre et le chou entre deux ennemis acharnés, SHENG et YUAN SHIH-KAI, sans s'aliéner la sympathie de l'un ni de l'autre.

Néanmoins l'hostilité britannique aux entreprises ferroviaires belges eut raison de lui dans l'affaire du Paoting-Tientsin sans que l'Angleterre ait pu en tirer avantage.

Un dernier facteur caractéristique réside dans l'environnement économique immédiat où l'ingénieur doit exercer son activité, à savoir un milieu absolument démuné tant en matière de production industrielle qu'au point de vue de la qualité de la main-d'œuvre. D'où une série de questions annexes à régler, comme l'organisation de l'acheminement du matériel de construction, la création d'ateliers et de petites usines de montage ou de traitement de certaines fournitures, l'établissement de services médicaux, la construction de logements et autres bâtiments, etc.

Sur le plan du personnel, JADOT s'est heurté à des difficultés de deux ordres. Le premier était spécifique au Pékin-Hankow: en effet, il s'agissait de diriger des agents de nationalités différentes et de s'opposer aux tentatives françaises d'évincer les Belges de l'entreprise. Le second est d'ordre plus général et ce problème se pose encore actuellement dans les

---

(182) JADOT à son épouse, 23 février 1902 (*Corr. T. I*, p. 294).

pays en voie de développement: celui du recrutement d'une main-d'œuvre de qualité. Bien que la construction d'un chemin de fer n'exige pas d'ouvriers très qualifiés, il est nécessaire néanmoins de les encadrer d'agents compétents. Les rapports de JADOT font ressortir que ceux-ci sont recrutés principalement parmi les Européens et que le taux de rotation de ce personnel est relativement élevé. Ce phénomène est dû non seulement aux conditions climatiques qui nécessitent l'octroi de longs congés sinon le rapatriement pour raisons de santé, mais encore au fait que le recrutement ne s'opérait pas toujours parmi l'élite des pays d'origine. De fréquents incidents surgissaient et un certain nombre de licenciements ont été motivés par de mauvais traitements infligés aux indigènes.

Jean JADOT a étendu ses préoccupations au-delà de la mission précise que lui avaient assignée ses mandants. Tout au long de son séjour en Extrême-Orient, il multiplie les initiatives pour étendre le réseau du Luhan et y adjoindre des entreprises complémentaires comme les mines de Lincheng.

Il manifeste un intérêt évident pour tout ce qui touche les intérêts belges en Chine. Son intervention à la Banque Sino-Belge, l'introduction de ses frères à la Compagnie Internationale d'Orient, ses prises de participations dans des entreprises patronnées par celle-ci, témoignent d'une volonté et d'une attention qui se placent à un plan supérieur à celui de la défense pure et simple des intérêts du groupe financier auquel il appartient.

Néanmoins, il gardera toujours à l'esprit son appartenance à la Société Générale et refusera de lier étroitement les activités de celle-ci à celles du groupe de la Banque d'Outremer. Ce phénomène apparaît clairement dans l'analyse de ses rapports avec FRANCQUI, dont il ressort qu'il n'y a pas de collusion entre les deux hommes dans le domaine professionnel.

S'il est vrai qu'il a appuyé certains membres de sa famille et les a intéressés aux entreprises belges en Chine, son action n'engageait en rien les intérêts qu'il représentait. Son refus de se faire remplacer par son frère à la direction du Pékin-Hankow constitue notamment une preuve de son souci d'éviter le népotisme.

Très conscient de sa valeur, il possédait des qualités qui devaient plaire à LÉOPOLD II et que lui reconnaissait FRANCQUI:

...une foi robuste dans le succès et une persévérance opiniâtre pour atteindre le but. [15, p. 112]

S'il faisait montre d'audace dans ses affaires, celle-ci a toujours été soigneusement contrôlée et malgré son tempérament extrêmement énergique, Jean JADOT s'est attaché durant son séjour en Extrême-Orient à traiter les Chinois sur un plan d'égalité et avec un souci manifeste de s'adapter aux us et coutumes du pays.

Aussi ces paroles prononcées lors d'un discours d'adieu prononcé par KO en mai 1906:

Monsieur JADOT est non seulement un savant technicien et un grand homme d'affaires et même un grand négociateur auquel j'ai vu négocier plusieurs contrats, mais en même temps, ce qui est beaucoup plus rare, un homme de cœur.

dépassent-elles le sens conventionnel des éloges formulés en pareille circonstance. (183)

Jean JADOT appartient à une nouvelle ère du capitalisme, celle où le niveau de qualification constitue un des éléments fondamentaux de la promotion du personnel au sein des entreprises.

A ce propos, sa carrière contraste avec celle de son prédécesseur le baron BAEYENS.

Celui-ci, entré à seize ans en qualité de commis à la Société Générale, y gravit successivement les échelons qui devaient le mener à la fonction de gouverneur. Au contraire, Jean JADOT fut immédiatement appelé, en raison de son expérience acquise à l'étranger au service d'une autre société, à des fonctions de haute responsabilité qui lui permirent d'accéder rapidement à la direction de la Société Générale et de jouer un rôle éminent dans l'œuvre coloniale belge.

Son ascension s'est déroulée selon un schéma devenu courant à notre époque, où les organes directeurs des grandes entreprises se composent d'un nombre majoritaire d'effectifs de formation universitaire.

---

(183) Copie du discours de KO, prononcé le 25 avril 1906 lors d'une manifestation de sympathie à l'hôtel de la COMPAGNIE DES WAGONS-LITS à Pékin (*Papiers Jadot*).

## Annexes

### ANNEXE N° 1

*JADOT à son épouse.*

Tientsin, le 21 septembre 1899.

...Je suis parti le 12 de Paoting par une chaleur accablante, à cheval avec toute une caravane de chevaux, mules et charrettes.

J'ai visité en 3 jours 150 km de tracé par monts et par vaux, à travers les champs de maïs, sorgho etc..., logeant dans les infectes auberges chinoises, et restant 8 à 9 heures à cheval par jour.

OUANG, le directeur chinois, boys, bagages etc. suivaient la route en charrette. Le 14, arrivée à Ching-ting Fou... L'évêque m'avait envoyé une invitation à descendre chez lui, mais j'ai préféré descendre chez notre brigade d'études installée dans une immense pagode très bien aménagée. Le lendemain, j'ai encore fait 30 km à cheval avec LICCARO pour visiter le tracé au-delà de la ville et le fleuve qui a 2 500 m de large.

Rentré à 11 h, je rends visite à l'évêque qui me reçoit en grande pompe entouré de tous ses missionnaires...

Après-midi, conférence de 4 h avec le directeur chinois, je reçois la visite de l'évêque et à 7 h grand dîner chez nous auquel j'avais invité la direction chinoise...

Au retour, j'ai reçu un télégramme m'annonçant le brusque départ de SHENG, ce départ ayant été provoqué par un télégramme menaçant que je lui avais envoyé pour le mettre en demeure de nous remettre l'exploitation du tronçon Pékin-Paoting. Ce télégramme l'a tellement effrayé que dès son arrivée à Tangku, il est filé à Tongtou chez KINDER pour décider celui-ci à nous remettre l'exploitation de suite...

Hier, conférence bien orageuse de 2 à 6 h avec SHENG et un tas de gros mandarins qui, craignant de se voir enlever leurs grasses sinécures, sont tous coalisés contre nous. Je sors de là absolument éreinté et je rentre commencer cette lettre...

Dîner chez KETELS avec les FRANQUI, FIVÉ, FIVÉ frère et sa fille... Malheureusement, je dois compter avec la lenteur et l'inertie chinoise et je ne peux prévoir encore maintenant la date de mon retour. Les deux choses principales que j'ai encore à traiter sont la reprise par nous de l'exploitation de la ligne de Luku-tchiao à Paoting que je veux absolument reprendre le 1<sup>er</sup> octobre et le prolongement de notre ligne jusqu'à Pékin... (1)

#### ANNEXE N° 2

*JADOT à son épouse.*

Pékin, le 12 octobre 1899.

...A toutes mes affaires avec SHENG (reprise de l'exploitation, contrats divers avec la Compagnie des chemins de fer du Nord, organisation des services de l'exploitation et des travaux de Paoting, négociations avec SHENG pour un prolongement vers Pékin et autres mines et embranchements etc...), sont venues s'ajouter mes négociations avec SIFFERT pour les acquisitions de terrains de Hankow (cette affaire est actuellement en voie d'arrangement), de sorte que je reçois et expédie plus de 10 télégrammes par jour. J'en ai tellement que Mme FRANQUI a dû en chiffrer...

Je vais maintenant te donner mon emploi du temps depuis le 30 septembre.

Le 1<sup>er</sup> octobre: départ de Paoting à 6 h du matin, descente du train à Liouliho (100 km). Prenons avec BOUILLARD un train spécial pour visiter un embranchement de 15 km qui dessert des carrières et des mines. Visite des carrières...

Rentrée le soir à Changhsintien au camp de BOUILLARD où nous dînons avec des ingénieurs anglais. C'était la première journée d'exploitation par nous.

(1) Corr., t. I, vol. I, pp. 41-47.

Le 2 octobre: départ à 7 h pour rentrer à Paoting, au camp de TRIGALET. A 1 1/2 h SHENG arrive visiter ce camp avec moi et conférence. La conférence qui dure 3 h est orageuse et à certain moment je me fâche à tel point contre tous les voleurs de l'entourage de SHENG que j'ai failli casser la table en tapant dessus...

Le 3 octobre: conférences multiples et bien vives avec KO et divers mandarins qui cherchent à continuer avec leurs agissements louches, au moyen desquels ils ont volé SHENG de façon scandaleuse. Pendant toute la journée, je lutte pied à pied...

4 octobre: départ en grand tralala, toute la garnison de Paoting rend les honneurs impériaux au brave SHENG... A 2 h arrivée à Luku-tchiao... Je vais à Changhsintien avec BOUILLARD où je travaille jusqu'au soir.

Le 5, visite minutieuse du tracé de Luku-tchiao vers Pékin Ouest...

Le 6: conférences avec BOUILLARD, OUANG, FRANQUI etc... Visite à DE GIERS (1) toujours très aimable mais faux comme un jeton et chez le marquis de SALVAGE, Ministre d'Italie que j'ai connu au Caire... SHENG a été reçu par l'Impératrice à 5 h du matin (les audiences impériales sont toujours dans la nuit ou tout au matin). SHENG est entré dans la ville impériale à 10 h du soir et a attendu jusqu'au matin. La conférence a duré 1 h mais l'Impératrice lui a surtout parlé de la réorganisation de l'armée et du développement du commerce. Elle a chargé SHENG de lui adresser un rapport sur ces questions et a même publié un décret annonçant qu'elle chargeait SHENG de ce rapport... C'est de bon augure pour toutes nos affaires; la Cour et le ministère sont en tout cas enchantés de la marche du Luhan et n'était la grande quantité de Français dont le gouvernement se plaint, tout serait parfait...

Le 7: conférences, négociations, etc... Visite chez POKOTILOFF, Directeur de la Russo-Chinoise. Visite chez VAN AALST qui part en inspection à Hankow.

8 octobre: Visite de CARTIER (2) et FRANQUI au camp de Changhsintien.

9 octobre: négociations laborieuses avec KO et divers. Déjeuner chez POKOTILOFF... je suis toujours à la place d'honneur! J'ai fait visite

---

(1) Il s'agit du ministre de Russie à Pékin.

(2) DE CARTIER est le chargé d'affaires de la légation de Belgique à Pékin.



le matin avec CARTIER et FRANQUI chez LI HONG CHANG, qui nous a reçu de façon très aimable pendant 2 h. Il m'a fait force compliments sur les travaux et a dit que SHENG était enchanté de moi. C'est un magnifique vieillard de 2 mètres de haut qui n'a pas une seule ride sur la figure. Il vient de télégraphier personnellement au Roi des Belges pour lui dire qu'il avait reçu la visite de SHENG et moi, que tout le monde en Chine admirait nos travaux, mais qu'il ne fallait pas envoyer tant d'agents non belges.

10 octobre: conférence de 4 heures avec SHENG qui est rayonnant de l'accueil des hautes sphères mais ne parvient pas à savoir s'il va traiter ou non avec les Américains pour le Hankow-Canton.

Le chef de file des Américains loge à côté de moi à l'hôtel et il faut voir les yeux qu'il me fait. Visite avec DE CARTIER chez Sir Robert HART, Inspecteur Général des Douanes, et chez le Ministre d'Allemagne, le baron de KETTELER...

11 octobre: arrivée de WAROCQUÉ que l'on a retenu jusque maintenant à Tientsin afin qu'il n'y ait pas trop de Belges ici (WITTAMER (3) est parti pour la Mongolie et le Kansu)... (4)

#### ANNEXE N° 3

*JADOT à son épouse.*

Tientsin, le 24 septembre 1900.

...Arrivés à 6 h du matin dans le Peiho devant les fameux forts de Taku sur lesquels flottent divers pavillons. Notre bateau n'ayant pas de quai disponible, a dû stopper à 3 km en aval de la gare, en face de nos dépôts de matériel. Nous sommes descendus à terre avec BOUILLARD; nous avons été examiner nos dépôts envahis par les soldats américains, couchant en plein air. Remonté ensuite sur le bateau, débarqué 55 colis dans 4 sampans et puis en route vers la gare en sampan... Tous les quais sont envahis par les armées qui s'y disputent le terrain

(3) Le commandant WITTAMER était chargé d'une mission d'exploration pour un groupe constitué par les sociétés Cockerill et Marcinelle et Couillet.

(4) Corr., t. I, vol. I, pp. 55-62.

pied à pied. Débarqués en face de la gare, au milieu des ruines du village chinois brûlé; nous sommes obligés de veiller à nos colis que les Cosaques reluquent de façon inquiétante... Je vais ensuite visiter des quais et des magasins à 2 km en amont que je vais demander aux Russes. Aux abords de la gare sont déjà installés un tas de cabarets grecs, italiens, russes... On voit défiler les uniformes les plus variés et les plus hétéroclites, tous d'une saleté repoussante. Le train a plus de 30 wagons chargés de munitions, bœufs et approvisionnements ainsi qu'un bataillon français. Tout le long de la ligne, des soldats russes... A mi chemin, je vois dans le talus une de nos malheureuses locomotives criblée de balles et d'obus...

A part cela il reste peu de traces de guerre. Les Russes ont déjà reconstruit les gares et ont déjà eu le temps de peindre des inscriptions russes sur tout le matériel.

Aux abords de Tientsin, tous les villages sont brûlés et derrière une digue se trouve encore un énorme canon chinois qui était pointé sur le consulat de France.

A la gare de Tientsin, tous les bâtiments ont été brûlés ou bombardés... On reconstruit partout. Tout le Quartier chinois autour de la gare est brûlé. Toutes les chambres de l'Astor House sont retenues par le Général WALDERSEE... J'ai pu m'emparer d'une chambre vide chez CLOSSON. Comme les maîtres sont partis, la maison est horriblement sale... L'armoire à glace est trouée par un obus, tous les carreaux sont brisés et il y a plusieurs trous dans les planchers... Sauf quelques bâtiments brûlés sur le Bund et la partie chinoise de la concession française brûlée par les Boxers, on ne voit sur les concessions européennes aucune trace du bombardement et tout est déjà réparé... Toute la ville est envahie et accaparée par la soldatesque de toutes les nations plus ou moins civilisées et il règne partout le désordre et le gâchis les plus réussis... et les troupes continuent à débarquer! Il y en a déjà 100 000!...

Si encore ces beaux militaires faisaient de la besogne utile en occupant notre ligne... Enfin espérons que le Généralissime WALDERSEE rétablira l'ordre et fera chose utile...

Hier à 10 h s'amène le Colonel russe KELLER très aimable et très gentil qui commande en chef tous les chemins de fer du Nord pris aux

Anglais par les Russes. Il me prie de l'aider à reconstruire la ligne Tientsin-Pékin en fournissant des matériaux et s'offre de son côté à nous être utiles. Il m'offre des jonques pour mon voyage à Pékin...

J'ai télégraphié à JOOSTENS lui demandant si lui et PICHON comptaient rester à Pékin; dans l'affirmative, je partirai dans 2 ou 3 jours... Je ne resterai que juste le temps de conférer avec les Ministres et d'obtenir une occupation sérieuse de notre ligne... Quant à ma sécurité, on est mieux gardé ici qu'à Bruxelles. Je crois bien que je ne tirerai pas le fameux Mauser de sa gaine... (1)

#### ANNEXE N° 4

*JADOT à son épouse.*

Tientsin, le 28 septembre 1900.

...Le maréchal WALDERSEE est arrivé hier ici à midi; il a été reçu par tous les généraux alliés et des détachements de troupes de toutes les nations faisant la haie de la gare jusqu'à la ville. C'était un très beau spectacle que tous ces uniformes différents brillant dans un beau soleil. Aussi y avait-il des centaines de photographes partout pour croquer le généralissime qui est un bel homme: malgré ses 68 ans, il est très vert et très agile. Son bâton de maréchal à la main, il a passé à pied toutes les troupes en revue... Les Français et les Allemands fraternisent beaucoup ici!... Je suis continuellement harcelé par le colonel KELLER commandant le régiment des chemins de fer russes qui ne me laisse pas une minute de répit pour hâter l'expédition du matériel commandé à Hanyang et au Japon, car la réparation du Tientsin-Pékin est arrêtée faute de matériel!...

Je pars donc demain pour Pékin avec BOUILLARD et un agent de l'agence Havas. WILDEN est parti ce matin avec notre jonque chargée de tous nos colis et tirée par 8 coolies (contre le courant); il nous attendra à Yangsun à 40 km où nous arriverons par chemin de fer avec les

(1) Corr., t. I, vol. I, pp. 109-119.

malles indispensables et quatre chevaux; nous avons obtenu des chevaux par l'intermédiaire de la commission de remonte des troupes françaises, mais ce sont des chevaux de campagne maigres et flasques. Ils suivront la route de halage le long du fleuve de sorte que si nous nous ennuyons dans la jonque qui va très lentement, nous pouvons monter quelques heures à cheval...

A la suite de mes nombreux télégrammes et instances, le général VOYRON s'est enfin décidé à préparer une expédition vers Paoting et d'occuper Luku-tchiao et Changhsintien. Un bataillon est déjà à Luku-tchiao et il est probable que notre ligne sera occupée pendant l'hiver de sorte que nous pourrions réinstaller notre personnel bientôt, j'espère... (1)

#### ANNEXE N° 5

*JADOT à son épouse.*

Hankow, le 6 août 1901.

...En partant avant le printemps prochain, je compromettrais certainement le succès de notre affaire... Il n'y a pas d'homme indispensable mais dans la situation actuelle, je me demande ce qui arriverait pendant mon absence alors que dans le Nord nos services d'Exploitation et de Construction sont comme chien et chat malgré tous mes efforts, que L (2) à Tientsin vient de donner sa démission à la suite de scènes violentes avec BOUILLARD qui est d'une nervosité excessive et qui d'ailleurs va partir lui-même en congé; j'ai toutes les peines du monde à maintenir la paix entre Joseph (1) et DIAMANTI...

Bref, ce sont des tiraillements de tous les côtés...

Le 31 [juillet, tournée d'inspection] du 206 au 225 (Sinyang) et retour au 206; le préfet accompagné d'un colonel, neveu du vice-roi CHANG-CHI TUNG vinrent me saluer au milieu des rizières que nous parcourions en suivant le tracé et c'est un spectacle peu banal de nous

---

(1) Corr., t. I, vol. I, pp. 120-122.

(2) Non identifié.

(3) Il s'agit de Joseph CLAVIER, cousin de JADOT.

voir faire le chin chin et prendre le thé en pleine campagne, au milieu d'un grand appareil militaire.

Le soir au moment de quitter la ville, le préfet et la garnison sont de nouveau aux portes pour me saluer! Tous ces honneurs sont dus à ce que j'ai fait déplacer l'ancien taotai qui nous était hostile et cela a produit une salubre influence... Dans toutes les sections j'ai d'ailleurs été comblé d'honneurs militaires...

3 et 4 août — ...J'ai reçu une lettre de Papa (1) et une de l'oncle Jean (2) qui se sont croisées avec les miennes où je donnais tous les renseignements au sujet de Kaïping. FRANCQUI qui avait demandé à sa société qu'on me réserve une participation de 50 000 francs, a reçu dernièrement une réponse télégraphique affirmative et me demande de verser la moitié à la Banque d'Outremer... Je tiens beaucoup à cette participation qui, j'en suis sûr, me rapportera de beaux bénéfices... Lambert a fait une très belle étude sur les usines de Hanyang et FRANCQUI en est enchanté de même que moi. FRANCQUI poursuit cette affaire et je l'appuie de toutes mes forces auprès de SHENG et c'est heureux pour FRANCQUI et son groupe car SHENG a de plus en plus confiance en moi tandis qu'il se méfie fortement des malices de l'ami FRANCQUI... SHENG m'a dit qu'au lieu de recourir à FRANCQUI, il pouvait parfaitement placer 5 millions dans Hanyang et il me proposait de prendre la haute direction de l'affaire en me donnant une forte part dans les bénéfices; sur mon refus, il me proposa d'y placer Lambert sous ma direction! Cette offre que j'ai dû décliner m'a fait grand plaisir et FRANCQUI à qui KO en a fait part en a été, je crois, très frappé!...

Si Jules avait été libre, il aurait parfaitement fait l'affaire pour la Direction Générale de Kaïping qui est une magnifique position de près de 100.000 francs et pour laquelle faute de Belges, on va prendre un Américain. Je suis aussi convaincu que Jules peut parfaitement prendre la direction de toute la ligne de Hankow-Canton. Dis à Oncle Jean qu'il peut le recommander pour cette place et SHENG sera très heureux d'avoir un troisième JADOT car il est probable que Lambert deviendra par la suite Directeur Général de Hanyang... (3)

(1) Il s'agit du beau-père de JADOT, Louis COUSIN.

(2) Jean COUSIN, frère du précédent.

(3) Corr., t. I, II, pp. 108-112.

## ANNEXE N° 6

FRANQUI à THYS.

Tientsin, 5 mai 1902.

Mon Colonel,

Mr. Jean JADOT, le Directeur du Chemin de Fer Hankow-Pékin, quittera la Chine pour l'Europe, dans quelques jours. Il prendra la route de Sibérie et compte arriver à Bruxelles vers le 15 juin.

Comme vous le savez, JADOT a rendu ici, à la Société Générale d'énormes services. Il a acquis en Chine une très grande expérience des hommes et des choses et une conversation avec lui sur les affaires d'Extrême-Orient, pourra peut-être présenter pour vous un certain intérêt.

Personnellement je serais heureux si vous pouviez rencontrer JADOT en *tout petit comité*. C'est un homme non pas timide mais très réservé et qui ne se déboutonnera, *je le sais*, que pour vous. Mon désir de vous voir échanger vos vues avec lui, est d'autant plus grand, que je suis persuadé qu'il défendra auprès de vous toutes les idées que j'ai émises et qui du reste nous sont absolument communes.

Veuillez... (1)

## annexe n° 7

JADOT à la Société d'Etude  
des chemins de Fer en Chine

Tientsin, le 1<sup>er</sup> février 1903.

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous faire ci-après l'exposé des négociations qui ont eu lieu pendant mon séjour dans le Nord avec MM. les Ministres de France et de Belgique ainsi qu'avec le Vice-Roi YUAN CHE KAI et

---

(1) Copie aimablement communiquée par M. R.J. CORNET.



les autorités de Pékin. Afin de vous permettre d'apprécier exactement la situation actuelle en Chine, je pense devoir compléter les notes de mon rapport mensuel n° 60 au sujet de la puissance de YUAN CHE KAI, et du programme d'action de ce potentat au petit pied. Je vous ai dit les causes de sa puissance actuelle, basée principalement sur les services rendus par lui à YOUNG LOU et à l'Impératrice Douairière en 1898, et aussi sur la solide armée formée et sans cesse augmentée par lui. A ces causes principales s'ajoutent les sommes considérables et cadeaux qu'il distribue très adroitement à sa vieille Souveraine, à son grand et très puissant chef eunuque et à YOUNG LOU. Il m'est revenu de bonne source chinoise qu'actuellement YUAN CHE KAI a introduit dans les divers services de la Cour et même dans la domesticité de l'Empereur un grand nombre de ses créateurs et on prétend dans certains journaux et milieux chinois que, de concert avec les grands personnages cités plus haut, il préparerait un coup d'Etat consistant à remplacer l'Empereur actuel par un protégé de la Douairière et de son fidèle YOUNG LOU. L'avenir nous dira ce qu'il y a de vrai dans ces menées attribuées à YUAN CHE KAI: en tout cas il a un tel intérêt à éloigner pour toujours l'Empereur du trône, dont il a fait avorter les projets en 1898, que tout cela paraît vraisemblable et même probable.

Quoi qu'il en soit, il me paraît que tant que l'Impératrice et surtout YOUNG LOU seront en vie et à moins d'un événement extraordinaire et imprévu, par exemple une action commune des puissances contre lui, YUAN restera l'homme le plus influent de Chine, malgré les rancunes et jalousies qu'il suscite.

Tout en étant très puissant YUAN est d'une ambition de plus en plus grande et d'une jalousie féroce contre ceux qui, par leurs services antérieurs et leurs capacités, se sont trouvés dans le passé, au temps des débuts de YUAN dans la vie publique, dans des situations supérieures à la sienne et jouissent encore d'une grande influence dans les milieux européens et chinois. Parmi ceux-ci deux étaient naturellement désignés pour être féroceement jaloués et attaqués par le jeune Vice-Roi. Ce sont les deux vrais hommes d'affaires de Chine: au sud, SHENG KOUNG PAO (Koung pao est un des plus hauts titres qui veut dire protecteur du Prince héritier) l'homme de toutes les grandes affaires, directeur général et propriétaire en grande partie de la puissante compagnie de navigation China Merchant, de la Compagnie des Télégraphes, de la plupart des Chemins de fer, des mines de Hanyang et mines en dépendant, de

grandes filatures, de la Banque Impériale Chinoise, etc..., et occupant plusieurs autres fonctions officielles (Vice-Président du Ministère). — Au Nord, TCHANG YEN MAO, l'ancien directeur du Chemin de fer du Nord (Pékin-Shanghai Kwan), fondateur et directeur des anciennes mines de Kaïping, et de nombreuses mines d'or, directeur général des mines du Petchili.

Ces deux hommes d'affaires et surtout SHENG ont été les élèves de LI HUNG CHANG et ses associés dans la plupart des affaires que je viens de citer. Or YUAN qui a été aussi au service de LI HUNG CHANG et qui maintenant est son successeur dans la Vice-Royauté du Petchili, paraît atteint d'une jalousie posthume contre son grand prédécesseur et, à priori, il est hostile à tout ce que celui-ci a fait, prétendant faire beaucoup mieux que lui. Sous le règne de LI HUNG CHANG, TCHANG YEN MAO et SHENG surtout occupaient des situations très en vue et à certains points de vue ils étaient beaucoup plus puissants que les Vice-Rois. SHENG avait toujours soin cependant de soumettre toutes ses affaires à LI HUNG CHANG, son grand protecteur, tandis que depuis l'arrivée de YUAN au Petchili, il a affecté d'être indépendant de celui-ci. Il faut aussi noter que LI HUNG CHANG avait toujours dit que SHENG serait son successeur au Petchili et que, malgré de légers dissentiments survenus entre eux, dans les derniers mois de la vie du grand homme d'Etat, celui-ci avait recommandé SHENG à la Cour pour le remplacer.

Tout cela explique en partie la haine sourde de YUAN contre SHENG. Jusqu'en octobre, YUAN n'avait pas encore trouvé moyen d'attaquer SHENG: le grand deuil de celui-ci fut une excellente occasion et c'est alors que commencèrent les déboires de notre Directeur Général. A l'instigation de YUAN, on lui retira, sous prétexte de deuil, la direction des négociations des traités de commerce, et ses deux Vice-Présidences de Ministère. Grâce à l'appui de ses amis de Pékin (Prince CHING et tous les membres influents du Wai Wu Pu) un décret lui maintint ses fonctions de Directeur Général des chemins de fer, de la Compagnie de navigation et de la compagnie des télégraphes; mais YUAN ne se tint pas pour battu. Il profita de son voyage à son pays natal (Honan) pour rentrer par Hankow et Shanghai et faire un petit voyage d'inspection au cours duquel il ramassa les éléments d'un dossier contre SHENG, à propos de ses agissements dans diverses affaires et notamment dans les usines de Hanyang, la China Merchant et les Télégraphes. — Il

n'était pas, il est vrai, trop difficile de trouver matière à critiquer, surtout en ce qui concerne la comptabilité des deux dernières affaires qui ont été et sont encore des sources de grands revenus pour SHENG qui s'est toujours appliqué à masquer les bénéfices et à éluder les parts revenant au Gouvernement. Comme je l'ai dit, YUAN vint faire à Shanghai de grandes protestations d'amitié à son frère SHENG (car ils se sont jurés fraternité lors de leurs débuts à Tientsin) et dès son retour à Tientsin il s'empessa de présenter au trône de virulents rapports contre la gestion de SHENG en ce qui concerne les télégraphes et la compagnie de navigation. L'effet ne se fit pas attendre et le 12 Décembre, la veille de mon départ de Shanghai, parut un décret ordonnant à YUAN CHE KAI et à TCHANG CHE TONG de racheter toutes les actions des Télégraphes en disant que cet important service devait appartenir à l'Etat et être sous la direction de ces deux Vice-Rois. Disons en passant que le capital de la Compagnie des Télégraphes s'élève à environ 2 1/2 millions de taels dont SHENG possède plus de la moitié et que les dividendes annuels distribués pendant ces dernières années ont varié de 14 à 20 %.

C'était là un coup terrible pour SHENG qui en paraissait très affecté lors de la dernière entrevue que j'eus avec lui. Il le para momentanément en déposant immédiatement la plus grande partie de ses actions dans des banques européennes et en faisant savoir discrètement à la Cour qu'avant sa mort LI HUNG CHANG lui avait remis une forte partie d'actions appartenant à l'Impératrice Douairière. De plus il intéressait à son sort CHANG CHE THOUNG qui, furieux de l'attitude hostile prise aussi envers lui à la Cour par son jeune collègue du Tchili, ne bougea pas pour aider celui-ci dans le rachat des télégraphes. Vers la fin décembre, parut un décret ajournant l'exécution du précédent. On croyait la partie gagnée pour SHENG; ses amis de Pékin et lui reprenaient courage. Mais YUAN revint à la charge, et vers le 15 courant, un troisième décret, tout en disant que les actionnaires de la Compagnie des télégraphes pouvaient garder leurs actions nommait YUAN CHE KAI Directeur Général de cette Compagnie et son trésorier général de Paoting, sous-directeur, avec résidence à Shanghai. — Voilà donc SHENG expulsé de la direction, bien qu'il soit le créateur et le plus gros actionnaire de la Compagnie.

Quant à la China Merchant, YUAN n'est pas entièrement parvenu à ses fins. SHENG reste directeur général, mais la Compagnie est placée sous le haut contrôle du Vice-Roi et celui-ci a placé à Shanghai un délégué

contrôleur. C'est là une grave atteinte au prestige, à l'autorité, et aussi aux revenus de SHENG qui va être obligé de verser régulièrement au Gouvernement les 20 % des bénéfices qui doivent lui revenir. Quant à la position de SHENG comme directeur général des chemins de fer, elle n'est pas encore trop ébranlée, cependant un décret en date du 20 décembre, évidemment provoqué par YUAN, lui ordonne de soumettre toutes les affaires de chemin de fer aux Vice-Rois et gouverneurs des provinces traversées. C'est là l'indice d'une série d'ennuis que l'on veut créer à SHENG espérant ainsi le fatiguer et l'amener à démissionner. Le pauvre SHENG est pour le moment très découragé, et il me l'a même télégraphié récemment; mais il est trop intelligent et trop influent au point de vue financier, pour ne pas triompher de ses ennemis. C'est de loin le plus intelligent des nombreux hommes d'affaires et hommes politiques Chinois que je connais. Il restera peut-être assez longtemps en défaveur, mais il en reviendra certainement; je n'en ai jamais douté et jamais je n'ai pensé un seul instant à l'abandonner comme vous semblez le croire.

C'est en *parfait accord* avec lui que je suis parti pour le Nord avec mission de négocier directement avec le Vice-Roi les diverses affaires en litige entre lui et nous: j'ai beaucoup insisté pour qu'il permette à son Conseiller KO de m'accompagner, mais il a pensé, avec raison je crois, qu'il était préférable que je voie seul YUAN sans aucun personnage de son entourage immédiat.

YUAN cherche donc à miner SHENG dans sa situation de Directeur Général des chemins de fer. Notons d'ailleurs que depuis le mois de mars dernier, il est directeur général des chemins de fer du Nord et que c'est en cette qualité qu'il avait signé avec l'autre directeur général de ces chemins de fer (OU YU FEN) la fameuse convention anglaise relative à la ligne Paoting Tientsin. Il a réussi à réduire à zéro l'action de cet ancien directeur général OU YU FEN, et en fait, YUAN est le seul directeur général de la ligne du Nord (Pékin-Shanghai-Kwan-Nioutchang). Il en est réellement le maître auquel tout le personnel européen et chinois (depuis M. KINDER jusqu'au dernier coolie) obéit d'une façon absolue. Bien plus, il a nommé un de ses anciens secrétaires chinois (M. LIANG) directeur de la ligne, et celui-ci est le seul et vrai directeur ayant sous ses ordres *effectifs* tout le personnel européen. M. KINDER est, comme il le déclare d'ailleurs à chaque occasion, simple ingénieur en chef ne jouissant d'aucune autorité. Il disait dernièrement à notre agent

de Tientsin qu'il suffisait qu'une proposition émane de lui pour être refusée. Pour se convaincre de la nouvelle méthode adoptée dans l'administration des lignes du Nord, sous le règne de YUAN, il suffit de visiter, comme je l'ai fait, le bureau central de Tientsin; le petit LIANG trône seul avec son secrétaire dans son vaste et luxueux cabinet de travail, tandis que M. FOLOY, chef du trafic, agent supérieur, très ancien et très méritant, travaille dans un bureau en compagnie d'une douzaine d'agents chinois. Lors de ma visite, M. KINDER qui habite ordinairement Tongshan, travaillait dans ce bureau comme un simple ingénieur. Malgré les éminents services rendus par M. KINDER et ses anciens collaborateurs, tous ces messieurs sont sous l'autorité absolue des directeurs chinois; toute décision est prise par ceux-ci et YUAN CHE KAI s'occupe effectivement de la direction générale, ordonnant lui-même les travaux les plus importants, et s'immisçant dans tout. Il vient notamment de faire exécuter des travaux très importants en quelques semaines, pour l'installation à Tientsin d'une nouvelle gare située à 3 kilomètres de l'ancienne et destinée à desservir un nouveau quartier chinois avec nouvelles rues à l'européenne, qu'il crée de toutes pièces pour attirer le commerce au détriment des concessions européennes.

Pour nous qui avons vu l'ancienne administration du chemin de fer du Nord, en nom chinoise, mais en réalité anglaise, sous l'excellente direction de KINDER, ce changement dû à la main de YUAN et cet asservissement des Européens à l'action chinoise est absolument typique; elle montre bien la nouvelle politique chinoise inaugurée par YUAN et qui peut se résumer comme suit: progrès par les Chinois, sous direction chinoise et les Européens comme employés. On peut donc dire que la ligne du Nord est devenue entièrement chinoise et que le contrôle anglais se borne à encaisser la partie des recettes nécessaires au service de l'emprunt anglais de 2 millions de £. A ce point de vue chinois ce réseau du Nord forme contraste frappant avec notre ligne où la direction effective est entre nos mains et où les Chinois n'ont qu'une influence toute nominale, avec raison du reste, puisque nous sommes chargés de l'exploitation et directement intéressés dans les bénéfices de celle-ci. YUAN CHE KAI profite de toutes les occasions pour mettre en comparaison les deux administrations: la sienne dans laquelle il est omnipotent et la direction aux mains chinoises, et la nôtre où, dit-il SHENG n'est directeur général que de nom et où les Chinois sont sous les ordres des Européens. Il a usé et usera encore de cet argument chaque fois



que les intérêts de sa Compagnie seront en lutte avec les nôtres. Cela a été le cas pour Paoting Tientsin, l'embranchement de Siling et la ligne du Palais d'Été, et il faut reconnaître qu'au point de vue chinois cet argument est très fort.

Cette idée de progrès par les Chinois sous direction chinoise, avec les Européens comme employés se manifeste dans tous les actes du Vice-Roi.

Il est partisan de toutes les innovations européennes, routes et rues macadamisées par rouleaux à vapeur, lumière électrique, tramways, canaux, ponts, chemins de fer, mines, il veut tout faire lui-même avec le moins possible de capitaux étrangers, en employant des agents européens sous direction chinoise. Lorsqu'il est obligé de recourir à des sociétés étrangères pour se procurer les capitaux étrangers, il émet la prétention de réduire leur action au minimum en les plaçant sous direction chinoise et il exige des clauses prévoyant le rachat à bref délai, se figurant que dans quelques années il pourra reprendre toutes les affaires. Il a des projets sur toutes les questions même les plus délicates telles que l'introduction de l'étalon d'or en Chine, etc...

J'ai parlé plus haut de TCHANG Y MAO, Directeur Général des Mines du Petchili. YUAN a profité de la grande affaire de Kaïping qui a été cédée par TCHANG à une société anglaise pour l'attaquer et se poser en véritable directeur général et même propriétaire en tant que Vice-Roi de toutes les mines de sa province. C'est ainsi que tous les anciens contrats et notamment le contrat conclu par moi pour compte de la Société des Recherches minières, avec les directeurs propriétaires des mines de Lintcheng, ceux-ci dûment autorisés par LI HUNG CHANG avec le consentement de TCHANG Y MAO, n'est pas reconnu par le nouveau Vice-Roi. Celui-ci en a empêché la ratification par la Cour et m'a déclaré qu'il voulait négocier directement un nouveau contrat avec moi sans aucun intermédiaire et sans l'intervention de SHENG.

Il veut traiter tout lui-même ne se fiant à personne de son entourage, et craignant toujours les malversations car *jusque maintenant* il paraît être d'une grande honnêteté et ne veut pas entendre parler de commission.

Tout ce beau zèle durera-t-il et pourra-t-il appliquer tout son beau programme? Je ne crois pas car il lui manque deux choses principales pour réussir: des collaborateurs chinois instruits et expérimentés et des capitaux; s'il veut continuer à marcher vers le progrès il faudra évidem-



ment qu'il ait recours aux capitaux étrangers et ceux-ci n'interviendront pas sans être garantis par une intervention proportionnelle dans la direction des affaires. Mais il faudra assez longtemps pour prouver à YUAN que le progrès tel qu'il le veut n'est pas encore possible dans l'état actuel de la Chine.

Pour montrer l'incohérence de ses idées progressistes, il suffira de dire que parmi les Européens actuellement à son service, se trouvent :

- a) Un capitaine anglais en qualité de juge du tribunal supérieur de Tientsin;
- b) Un Allemand, ex-mécanicien de la flotte chinoise comme ingénieur de la voirie de Tientsin;
- c) Un Anglais, ancien capitaine du port de Chinwangtao, comme ingénieur adjoint de la voirie.

Il y a aussi dans son entourage quantité de Japonais qui paraissent tenir la première place dans la petite cour de YUAN.

Tout ce qui précède vous permettra de vous faire une idée à peu près exacte de la personnalité et de la puissance actuelle du Vice-Roi et vous jugerez de la situation difficile et délicate dans laquelle je me trouve ici, entre SHENG que je dois soutenir le plus possible et YUAN, son puissant ennemi, l'homme le plus puissant de la Chine qui nous comprend dans sa jalousie contre notre Directeur Général; de plus il nous est surtout très hostile depuis l'affaire de la fameuse convention anglo-chinoise de Mai dernier relative à la ligne de Paoting Tientsin, qui à la suite de nos démarches diplomatiques, lui a valu un blâme sévère avec perte passagère d'un degré dans la hiérarchie mandarinale.

En présence d'une situation aussi difficile, que fallait-il faire? Tâcher de se réconcilier avec YUAN CHE KAI en le prenant par son point faible, l'orgueil. Lui persuader que nous nous mettons sous sa protection non seulement comme Vice-Roi, mais comme Directeur Général des Chemins de fer du Nord, notre ligne étant une ligne gouvernementale chinoise au même titre que son réseau du Nord. Lui demander son aide et son appui dans les diverses affaires litigieuses et lui donner tous les renseignements pouvant l'intéresser au point de vue de notre ligne; en un mot, faire moi-même ce qu'il a tant reproché à SHENG de ne pas faire, c'est-à-dire de le consulter comme étant notre supérieur, tout en ayant bien soin de s'armer de prudence et de défiance, car YUAN est loin de briller par la franchise et la loyauté.

Ce programme fut arrêté entre SHENG et moi, et je répète qu'en tout ceci, je marche en parfait accord avec notre Directeur Général.

J'en arrive maintenant au récit de mes négociations.

(...)

En passant, je rappelle que mon voyage de Shanghai à Chinwangtao (le port de Tangku fermé par les glaces) a duré 8 jours sur un mauvais petit bateau de 800 tonnes par un très gros temps (la traversée dure ordinairement 3 jours). J'avais convoqué à Tientsin, M. TSONG TAOTAI, notre directeur chinois de Pékin qui devait me servir d'interprète chez le Vice-Roi. Celui-ci prévenu par TSONG, me fit annoncer le jour même de mon arrivée ici (le 21 décembre soir) qu'il me recevrait le lendemain. Je me rendis donc à son palais à l'heure indiquée, je dis palais, car l'ancien Yamen du Vice-Roi très négligé autrefois a été luxueusement restauré et c'est maintenant un vrai palais en style chinois mais avec plusieurs salons européens. Comme il l'avait fait déjà à Shanghai lors de son récent passage, YUAN m'accueillit fort aimablement. Il préluda par s'informer de la santé de son *cher ami et frère* SHENG en me disant qu'il avait été très heureux d'aller lui rendre visite à Shanghai. Comme franchise, ce début laissait quelque peu à désirer. Il me raconta son voyage de retour du Honan, admirant beaucoup les importants travaux de notre section Sud, et m'entretint de ses projets au sujet du port de Chinwangtao, de la Société de Kaïping, etc... J'abordais le but principal de ma visite en lui exposant que je désirais l'entretenir de toutes les questions en litige, afin de faire disparaître tout malentendu entre nous. Avant de me laisser entrer dans les détails des diverses affaires il me fit la déclaration suivante que je résume fidèlement ci-après:

Depuis un an que je suis à la tête du Gouvernement du Chihli SHENG a toujours paru m'ignorer. Dans toutes les affaires dépendant de moi qui ont surgi pendant cette période, vous avez toujours fait intervenir la diplomatie (Ministres de France et de Belgique) espérant ainsi me faire forcer la main par le Wai Wu Pu et la Cour. Dans l'affaire de Tientsin Paoting, notamment, vos démarches diplomatiques ont eu pour moi des conséquences désagréables mais n'ont eu aucun bon résultat pour vous. Dans l'affaire de Siling vous n'avez rien obtenu de même que dans l'affaire de Lincheng. Tout cela n'a servi qu'à créer un malentendu entre nous et m'indisposer contre SHENG et votre Compagnie.

Cette intervention diplomatique continuelle ne fait d'ailleurs que confirmer la mauvaise impression que nous avons au sujet de votre administration qui est entièrement étrangère et n'a de chinois que le nom, tandis que *mon* chemin de fer est entièrement chinois sous ma direction absolue. Renoncez à cette ligne de conduite, adressez-vous directement à moi et réglons entre nous toutes les questions sans intervention des Ministres et du Wai Wu Pu. Tous nous nous en trouverons beaucoup mieux.

Je lui répondis immédiatement en lui exposant notre situation dans l'affaire Paoting Tientsin, nos droits ayant été lésés par sa fameuse convention anglaise, et lui ne pouvant annuler cette convention, force nous a été de recourir à l'action diplomatique comme l'ont fait du reste les Russes en ce qui concerne la ligne de Pékin à Kalgan prévue dans la dite convention. Je lui dis que dans toutes les affaires qui se sont présentées depuis un an, nous avons toujours constaté une hostilité de la part du Vice-Roi et que vu sa puissance, nous avons bien dû user des moyens extrêmes. Je lui exposai que nous serions heureux de renoncer à la protection diplomatique et de nous placer sous sa puissante protection, nous étions d'ailleurs une ligne chinoise appartenant au Gouvernement et que le Vice-Roi devait être notre protecteur naturel; mais il fallait que celui-ci tint compte des intérêts des importants capitaux engagés dans notre affaire et ne permit pas que ces intérêts fussent sacrifiés. Je l'assurai que nous serions toujours heureux de nous adresser directement à lui non seulement comme Vice-Roi, mais aussi comme directeur général des chemins de fer et que, dans les questions le concernant, nous n'aurions plus recours à l'action diplomatique, à la condition qu'il veuille bien considérer notre Compagnie comme un enfant de la grande famille chinoise et se montrer notre vrai protecteur. Il me parut très satisfait de cette déclaration et me promit tout son appui.

Comme conséquence de cette déclaration, je lui demandai d'examiner ensemble chaque affaire séparément.

#### *Embranchement de Kaopetien aux Siling (tombeaux impériaux de l'Ouest)*

(...) Je fis remarquer au Vice-Roi que la Société d'Etude avait été très émue de voir construire cet embranchement par une autre Compagnie que la nôtre parce qu'elle craignait que ce précédent ne se répâtât plus tard pour d'autres embranchements. Je lui reproduisis tous nos

arguments déjà tant de fois exposés par moi au sujet d'assurer à notre ligne, la plus importante de Chine, un trafic suffisant pour assurer les intérêts de l'emprunt, intérêts garantis par le Gouvernement. Le Vice-Roi dit qu'en effet, il lui paraissait juste que les petits embranchements de notre ligne nous soient concédés et que d'ailleurs personne ne consentirait à exploiter séparément ces embranchements. Je lui répondis que l'exemple de la petite ligne du Peking Syndicate au Nord du Fleuve Jaune (Tsechow fou à Weihui et Tuokou) prouvait le contraire et je l'amenais ainsi à la ligne de *Tientsin-Paoting*. Ces deux noms suffirent à lui faire faire la grimace car ils lui rappellent de mauvais souvenirs. Il me dit qu'il comprenait la grande importance que nous attachions à cette ligne, de même que le Ministre d'Angleterre d'ailleurs. Il reprit la thèse anglaise consistant à dire que la lettre de LI HUNG CHANG, signée par un seul plénipotentiaire n'engageait pas le Gouvernement, et que la convention anglo-chinoise de 1898 était antérieure. Je lui répliquai en disant que nous étions d'un avis contraire au sujet de la validité de l'engagement pris envers nous par LI HUNG CHANG et que la convention de 1898 ne visait que des embranchements à la ligne du Nord tandis que la ligne de Tientsin Paoting n'avait nullement pour but de nous relier au réseau du Nord mais simplement de nous relier à la ville et au port de Tientsin. Je lui exposai à nouveau la nécessité de nous relier à la mer sous peine de voir notre ligne improductive, ce à quoi il répondit que si les recettes n'étaient pas suffisantes pour couvrir les intérêts de notre emprunt, il y suppléerait au moyen des excédents considérables de la ligne du Nord. Il me dit que la lutte entre nos Ministres et la Légation d'Angleterre était sans issue et que le seul moyen de voir construire cette ligne était de la faire avec des capitaux et du personnel exclusivement chinois et qu'il ne désespérait pas de la faire bientôt dans les mêmes conditions de coût que l'embranchement de Siling, ce qui est une simple fanfaronade de sa part, car il se passera encore beaucoup de temps avant que YUAN ne dispose, sans faire d'emprunt, des cinq millions de taels nécessaires pour cette ligne. Il préférera employer ses capitaux disponibles à la construction d'arsenaux militaires et aux armements. Il me fit comprendre que le seul moyen d'aboutir serait une entente entre les deux groupes financiers Anglais et Franco-Belge pour la formation du capital, la construction et l'exploitation devant se faire de commun accord, dans des conditions à déterminer. En tout cas, il exigerait d'avoir la haute direction de l'exploitation comme il a celle du Nord.

Ensuite, à ma grande surprise, il me demanda mon avis au sujet d'une ligne de Tcheng Ting vers Tientsin ou Taku en remplacement de la ligne de Tientsin-Paoting. Je lui répondis que c'était une ligne très importante qui coûterait au minimum de 12 à 15 millions de tael et qu'elle ne devrait être construite que s'il fallait absolument renoncer à Tientsin-Paoting et qu'en tout cas une telle ligne ne devrait se détacher du Luhan qu'à mi-chemin de Paoting-Tcheng Ting vers Ting Tchiou et non pas à Tcheng Ting. Il me dit que si une semblable ligne était décidée et si nous voulions fournir tout ou partie des capitaux, nous serions chargés de la construction à condition que lui, le Vice-Roi, serait chargé de l'achat des terrains et de l'exécution des terrassements, choses qu'il fera, dit-il, à de bien meilleures conditions que nous. Il me cite les dépenses minimales de l'embranchement de Siling où il a exproprié d'office les terrains et fait faire les terrassements par des soldats...

Nous arrivons ensuite à la troisième question traitée dans mon entretien avec YUAN :

*Ligne reliant le Palais d'Eté à Péking :*

Dans mon rapport mensuel numéro 60 du 30 Novembre dernier, je vous ai exposé l'état de cette affaire en vous disant que SHENG avait la promesse formelle du Prince CHING, président du Wai Wu Pu, de nous donner la préférence pour construire cette ligne de quinze kilomètres, si toutefois nous jugions pouvoir en faire supporter les frais par les fonds de notre Compagnie. A la suite de mes propositions télégraphiques, vous m'avez autorisé à offrir au Gouvernement de construire gratuitement cette ligne au moyen des fonds de notre Compagnie à la condition d'obtenir des compensations pour les transports gratuits de la Cour. Vous m'aviez même demandé d'examiner si, eu égard à cette gracieuseté de notre part, il ne serait pas possible de reprendre les démarches pour Paoting-Tientsin. Il avait été convenu avec SHENG que je n'en parlerais pas à YUAN CHE KAI et que j'arrangerais cette affaire avec le Prince CHING. Malheureusement, là encore, j'eus l'occasion de voir la puissance de YUAN auprès de la Cour, celle-ci ne pouvant réellement plus rien faire ni décider dans le Petchihli sans le concours de son fidèle YUAN. En effet, celui-ci me parla spontanément de l'affaire en me disant que l'Impératrice l'avait chargé de construire cette ligne du Palais d'Eté au moyen des fonds provinciaux, que cela l'ennuyait beaucoup de faire une nouvelle dépense de trois cent mille tael en pure

perte, etc... Je dus alors produire mon offre de construction au moyen des fonds de l'emprunt, en lui disant que si nous nous décidions à ce sacrifice, c'était uniquement pour être agréable à la Cour et à lui Vice-Roi. Il m'a paru que, loin de lui faire plaisir, cette offre à laquelle il s'attendait certainement, lui était plutôt désagréable: il me produisit les arguments suivants contre ma proposition:

- a) La ligne en question est uniquement destinée à relier le Palais d'Hiver (Cité Impériale de Pékin) au Palais d'Eté pour le service privé de la Cour, elle ne formera pas un embranchement, ni à votre ligne, ni à aucune autre. Elle doit être entièrement à la disposition de la Cour et exploitée par du personnel lui appartenant.
- b) A cause des courbes nécessitées par les rues allant de la porte Ouest au Palais d'Hiver, cette ligne consistera en un tramway à vapeur ou probablement électrique. J'ai déjà demandé des prix à diverses maisons (ce que j'appris en effet par la suite) pour un tramway électrique avec 6 voitures, qui coûtera environ 38 000 £.
- c) Si vous construisez cette ligne avec les fonds de votre emprunt, le Gouvernement devra en payer les intérêts et alors, ce n'est pas un cadeau que vous faites. C'est en somme la Chine qui fait la dépense.
- d) Si nous acceptons votre offre, vous ne devriez vous attendre à aucune reconnaissance, pas même à un merci et il ne faut pas compter nous demander la moindre faveur en retour. Au contraire, en prenant à votre charge la construction et l'exploitation de cette ligne, vous assumeriez la lourde responsabilité de satisfaire les exigences de la Cour et vous vous attireriez des ennuis continuels.

Je dois reconnaître la justesse de cet argument car, je l'ai déjà dit souvent, j'estime, comme SHENG, d'ailleurs, qu'il n'y a pas grand avantage à retirer de la gracieuseté que nous ferions et qu'au contraire nous ne pourrions nous attirer que de grands ennuis. L'expérience du retour Impérial de l'année dernière par notre ligne le prouve d'ailleurs suffisamment.

En résumé, je compris que notre offre gracieuse était désagréable à YUAN, je télégraphiai tout ceci à SHENG qui me répondit qu'en effet,



YUAN avait le plus grand intérêt à construire lui-même cette ligne du Palais d'Été, que pour des motifs politiques il voulait avoir entièrement sous sa direction à l'exclusion de toute intervention étrangère et que dans notre intérêt il fallait absolument nous abstenir.

Lors d'une visite que je fis le 3 Janvier au Prince CHING, je lui parlai de cette affaire, il me dit que rien n'était encore décidé et qu'il devait traiter cette affaire avec YUAN. Mais l'influence du Prince CHING est tellement minime en comparaison de celle de YUAN qu'il ne faut attacher que peu d'importance à ses déclarations.

Quoi qu'il en soit, il est certain qu'eu égard à la position de YUAN qui a certainement des motifs très sérieux pour avoir cette ligne en mains, nous devons nous abstenir avec soin de nous en occuper encore. Qu'elle soit faite à l'électricité ou à vapeur, qu'elle soit raccordée ou non à la ligne du Nord, je pense que nous devons nous garder d'en poursuivre la construction à nos frais.

L'important est que le Prince CHING et YUAN sachent que nous étions disposés à faire cette gracieuseté à la Cour.

La quatrième question traitée avec YUAN est celle des

#### *Mines de Lin-Tcheng:*

Ainsi que vous le savez, après trois ans de négociations avec LI HUNG CHANG qui dès 1899 m'avait offert ces mines dont il était un des plus puissants actionnaires, j'avais enfin conclu en mai dernier un contrat assurant la concession de ces Mines à la Société de recherches minières associée avec SHENG et éventuellement avec la Société d'Etude. A diverses reprises, je vous ai exposé l'importance que présentent ces mines pour notre chemin de fer, mines qui se trouvant à une distance moyenne de cinq kilomètres de notre ligne (Km 335) pourraient nous fournir du charbon au prix minimum de six dollars, tandis que le charbon de Kaïping nous coûte onze dollars.

Le Wai Wu Pu qui à diverses reprises nous a promis ces mines, prit en considération notre contrat et celui-ci allait être ratifié par décret impérial, lorsque YUAN CHE KAI entra en scène. Par jalousie contre son prédécesseur LI HUNG CHANG et contre SHENG, et voulant se poser en véritable directeur général et même en propriétaire des mines de sa

province, il fit un rapport au trône contre notre contrat, en proposant d'emprisonner les malheureux directeurs chinois, signataires du contrat. Il réussit à empêcher la ratification du contrat.

Lors de notre conférence, je lui exposai les rétroactes de cette affaire en lui exposant l'absolue nécessité pour nous d'avoir sur notre ligne un fournisseur de charbon à bon marché et de nous libérer du joug de la Compagnie de Kaïping (c'était le meilleur argument, car le Vice-Roi est fortement hostile à cette Compagnie et à son ancien directeur CHANG Y MAO), je lui offris de négocier avec lui directement un nouveau contrat; son orgueil extraordinaire étant ainsi satisfait, il me déclara qu'il voulait traiter directement avec moi sans intervention de SHENG ni de l'ancienne société. « Toutes les mines de la Province dépendent absolument du Vice-Roi et j'ai le droit » me dit-il, « d'exproprier les anciens propriétaires ». Il me pria de lui remettre un rapport avec mes propositions. C'est ce que je fis le 6 Janvier et le 15 il me convoqua à Tientsin pour discuter la question; malheureusement il tomba subitement malade et je ne pourrai le voir que dans cinq jours après les fêtes du nouvel an Chinois.

J'attends impatiemment de connaître les idées de YUAN CHE KAI au sujet de mon projet de contrat et je crains beaucoup que dans cette affaire il n'émette des prétentions impossibles quant à l'intervention chinoise dans le capital et dans la direction. Après trois heures de conférence, je pris congé du Vice-Roi et je partis pour Péking le 24 décembre.

Dès mon arrivée à Pékin, je me mis en rapport avec Messieurs les Ministres de France et de Belgique et leur exposai en détail la situation actuelle de SHENG, ses idées au sujet des diverses questions, mes entrevues avec YUAN CHE KAI à Shanghai et à Tientsin; il fut reconnu avec Messieurs les Ministres que la situation actuelle de SHENG et YUAN commandait la plus grande prudence, et qu'il fallait essayer de ramener à nous YUAN en traitant directement avec lui comme il le demandait pour les affaires concernant le Petchihli, en recourant le moins possible et en tout dernier ressort à l'action diplomatique.

Pour l'affaire Paoting-Tientsin, Messieurs DUBAIL et JOOSTENS, qui sont d'ailleurs parfaitement d'accord pour tout ce qui concerne notre chemin de fer et qui nous sont tous deux entièrement dévoués, affirment catégoriquement que toute nouvelle action diplomatique serait dangereuse

et ne pourrait amener que des complications. La Légation d'Angleterre est absolument décidée à maintenir les droits que confère à la British Corporation la convention de 1898 en ce qui concerne les embranchements à la ligne du Nord dans un rayon de 80 milles et elle s'opposera toujours à notre ligne Tientsin-Paoting. Or, il est bien certain que dans ces conditions le Gouvernement Chinois ne fera rien en notre faveur et se contentera de répéter qu'il construira cette ligne au moyen des capitaux et du personnel Chinois.

(...)

Toute réflexion faite, je pense que nous devons nous résigner à entamer immédiatement des négociations avec le groupe anglais de Londres en vue d'arriver à un arrangement dont les bases pourraient être à la rigueur les suivantes:

- a) Formation en commun, par moitié, du capital nécessaire pour la construction et à l'armement de la ligne de Paoting-Tientsin, ce capital étant garanti, non seulement par les revenus de cette ligne, mais aussi par les revenus des lignes du Nord, après déduction des charges des emprunts relatifs à ces lignes (l'excédent des revenus du réseau du Nord suffirait seul à couvrir les charges du capital Paoting-Tientsin).
- b) Construction par moitié, le personnel Anglo-Chinois construisant la moitié vers Tientsin et nous la moitié vers Paoting. Etudes faites par une de nos brigades d'étude, après nous être mis d'accord avec Monsieur KINDER, fourniture du matériel par moitié en le séparant autant que possible par catégories, afin de ne pas avoir des types différents (par exemple, ponts et matériel fixe pour nous, matériel roulant pour les Anglais) ou bien tout par adjudication publique.
- c) Exploitation sous direction chinoise (ce sera certainement la condition *sine qua non* imposée par YUAN CHE KAI) avec du personnel européen, mi anglais, mi franco-belge: par exemple, personnel du Mouvement anglais. — Traction franco-belge. — Voie mi-anglaise, mi-franco-belge. A la comptabilité deux contrôleurs, un anglais et un à nous. Tarifs à fixer de commun accord; ils pourraient être fixés au moyen des tarifs actuels des deux compagnies qui sont d'ailleurs à peu près identiques.

Voilà à première vue las bases *qu'à la rigueur* nous pourrions accepter, je ne me dissimule pas que c'est une solution boîteuse, un pis-aller qui présente beaucoup d'inconvénients.

(...)

J'ai cru devoir saisir à nouveau Messieurs les Ministres de France et de Belgique de la question de la ligne de Tse Chow (Sud du Shansi) Huai Kking-Nankin demandée très énergiquement par la Légation d'Angleterre pour le Peking Syndicate: je leur ai remis à chacun un exemplaire de ma note à SHENG, dont je vous ai transmis copie au courant de décembre et donnant des arguments pour combattre les démarches du Peking Syndicate. Messieurs les Ministres ont adressé, chacun de leur côté, une note au Wai Wu Pu demandant que cette ligne soit refusée. A ma demande, les deux Légations avaient d'ailleurs déjà fait depuis un an, plusieurs démarches contre cette ligne. Espérons que notre campagne réussira à triompher des démarches très pressantes que la Légation d'Angleterre fait en faveur de cete ligne.

J'ai aussi entretenu longuement Messieurs DUBAIL et JOOSTENS de la question des embranchements nouveaux à notre ligne, à concéder éventuellement.

(...)

En résumé, je ne vois en ce moment comme embranchements à construire ultérieurement que ceux de Lintcheng et de Tchu et peut-être un au sud du Fleuve Jaune vers les Montagnes de l'Ouest.

Je ne crois pas qu'aucune autre Société puisse venir construire et exploiter de tels embranchements, sans se mettre au préalable d'accord avec nous; mais par contre je crains toujours que grâce au système des emprunts avec garantie gouvernementale, certains groupes ne cherchent à obtenir et obtiennent du Gouvernement des lignes allant de l'Ouest à l'Est coupant notre ligne ou partant de celle-ci pour rejoindre la mer ou le réseau du Chantung. Le Peking Syndicate demande depuis longtemps déjà la fameuse ligne de Tse Chow vers Poukho (Nankin) contre laquelle nous faisons campagne. Demain, il peut s'agir d'une autre ligne qui viendrait dériver le trafic de notre ligne comme par exemple Tchengting Tientsin, dont YUAN CHE KAI me paraît assez partisan. Afin de couper court à toute tentative éventuelle, je crois que nous ferions bien de chercher à faire admettre une fois pour toutes

par le Gouvernement Chinois que toutes nouvelles lignes devant se relier à la nôtre ou la couper ne pourront être concédées qu'à nous ou tout au moins, que nous devons être consultés au préalable. Nous pourrions dès maintenant fixer comme devant nous être formellement réservés les embranchements de Lintcheng et de Tchu, ainsi qu'un embranchement partant des environs de Sintcheng (au sud du Fleuve Jaune) pour aller à la région minière de l'Ouest.

Sur quoi nous baser pour obtenir ce monopole sur les nouveaux embranchements et lignes transversales éventuelles? Rien dans notre contrat ne nous donne droit à ce monopole: j'ai essayé de profiter du droit de préférence qui nous était réservé sur la ligne de Hankow Canton pour le cas où le contrat définitif ne serait pas conforme au contrat primitif de Washington: la lettre de SHENG en date du 16 octobre 1899 disant que si dans le contrat définitif de cette ligne, il était accordé au Syndicat américain de nouveaux avantages quant aux embranchements, taux d'émission, intérêt, etc..., ces mêmes avantages nous seraient accordés. Mais SHENG fait remarquer avec raison ce que vous avez déjà reconnu aussi d'ailleurs, que le contrat additionnel définitif de la ligne Hankow Canton ne diffère aucunement dans son esprit du contrat primitif de Washington. Nous ne pouvons donc pas nous baser en droit sur cela pour formuler notre demande de monopole d'embranchements ou de lignes transversales.

Mais nous pouvons invoquer d'autres arguments et notamment ceux déjà produits dans ma note relative à la ligne vers Nankin demandée par le Peking Syndicate. De plus, nous pouvons dire que dans le contrat américain de Hankow Canton, dans les conventions allemandes relatives à la ligne de Tientsin Chinkiang, et au réseau de Chantung, dans la convention anglaise de 1898 qu'on invoque à propos de Paoting Tientsin, le Gouvernement a reconnu la nécessité d'assurer aux grandes lignes le monopole des embranchements et lignes secondaires en dépendant, comme cela est d'ailleurs reconnu dans tous les pays. Si le Gouvernement a jugé bon d'assurer ainsi l'avenir des grandes lignes, à plus forte raison doit-il le faire pour la ligne de Pékin-Hankow, la plus importante de la Chine, dans laquelle des capitaux considérables sont engagés. Nous rappellerons au Gouvernement que s'il ne prend pas des mesures pour empêcher de nouvelles lignes de nous enlever une partie du trafic, et pour nous assurer le monopole de nouveaux embranchements à construire, il aura à payer à partir de l'achèvement de la ligne, soit

fin 1905, d'importantes sommes pour les intérêts et l'amortissement de notre emprunt. Nous rappellerons aussi que jusque maintenant le Gouvernement a concédé trois lignes formant embranchements ou transversales de la nôtre, en lui demandant formellement qu'il s'arrête dans cette voie dangereuse pour notre ligne.

Je vous propose de demander aux Gouvernements français et belge de faire une démarche énergique dans le sens que je viens d'indiquer, démarches que Messieurs les Ministres sont d'ailleurs tout disposés à faire dès qu'on le leur demandera.

(...)

Pendant mon séjour à Pékin, j'ai fait des visites de politesse au Prince CHING et à divers Membres du Wai Wu Pu, comme je le fais généralement lors de mes séjours à Pékin; ces visites n'ont fait que confirmer ce que je savais déjà, c'est que le Wai Wu Pu est en général très hostile à YUAN CHE KAI, mais qu'il est impuissant devant la coalition YUNG LOU, YUAN CHE KAI.

Pendant mon séjour à Pékin j'ai eu à traiter avec Monsieur BOUILLARD de très nombreuses affaires de service, j'ai inspecté nos installations de Tchang Sin Tien et toute la ligne. Le 5 Janvier, je vins à Tientsin et j'eus une nouvelle conférence avec YUAN CHE KAI pour lui remettre mon rapport sur les mines de Lintcheng. Il y fut encore question de nos diverses affaires mais il ne fit que confirmer ce qu'il m'avait déjà dit lors de notre première entrevue.

Du 6 au 12, j'ai visité nos travaux jusque Shunte Fou dont je parlerai dans mon rapport mensuel et le 15, je suis arrivé ici convoqué par le Vice-Roi au sujet de l'affaire des Mines de Lintcheng. Malheureusement il est tombé malade le 14 et il est à peine remis actuellement; j'attends la fin des fêtes du Nouvel An pour le voir.

Du 21 au 23, j'ai été de nouveau à Pékin pour régler diverses affaires de service.

Je vous tiendrai au courant du résultat de mes prochaines conférences avec le Vice-Roi.

Veillez (...)

(signé) J. JADOT (1)

---

(1) A.E.B., 2813, IX.



## ANNEXE N° 8

*JADOT à FOCQUET.*

[1904, juillet] (1)

...Le contrat est fait au nom seul de la Société d'Etude de Chemins de fer en Chine, sans aucune intervention de la Société de Recherches Minières, ni de SHENG. C'est le Vice-Roi qui a exigé cela et qui de plus fait stipuler que la Société d'Etude ne pourra sans autorisation de la société chinoise céder l'affaire à une autre société. Son but est non seulement de s'assurer le concours de notre chemin de fer mais aussi d'empêcher la cession à la Société Kaïping qui a fait des démarches pour obtenir cette affaire. Donc il faut absolument que la Société d'Etude m'autorise à signer le contrat et que, de plus, elle forme elle-même une société filiale portant de préférence le titre de Société de Mines du *Luhan* (car dans le contrat nous sommes désignés par le mot *Luhan*), pour laquelle la Société d'Etude puisse se porter garante auprès du Vice-Roi.

Il faut de plus, si nous voulons éviter des difficultés et conserver notre bonne réputation, que le capital de la Société ou du Syndicat soit constitué de manière à rendre impossible la vente des actions, celles-ci étant en quelque sorte bloquées. En tout cas, il faut que la Société d'Etude conserve toujours la majorité et que jamais l'affaire ne passe en d'autres mains. J'y tiens pour ma part énormément car s'il arrivait que l'affaire puisse tomber plus tard entre des mains étrangères (Kaïping ou autres), je serais perdu de réputation ici!

S'il n'y a pas moyen de faire cela, mieux vaudrait renoncer définitivement à l'affaire. Nous prêtons donc à la Société chinoise la somme nécessaire pour réaliser toutes les installations nécessaires pour exploiter en grand les mines de Lincheng, soit 3 millions de francs, ayant les mines et installations pour gage (hypothèque de premier rang).

Les mines et installations sont évaluées 500 000 tael (1 625 000 F) dont 150 000 tael seront payés en argent à prélever sur les 3 millions et 350 000 tael figureront comme apports chinois.

---

(1) Les premières pages de cette lettre ne figurent pas au dossier. Elle a pu être datée d'après une réponse de FOCQUET en date du 15 juillet 1904.

Pour nos apports (frais d'études etc...), nous recevons 40 000 taels, soit 130 000 F, soit 65 000 F à prélever sur le prêt et 65 000 F comme apports à rétribuer comme il est dit ci-après et à rembourser en argent à l'expiration du terme de 15 ans. Les bénéfices sont répartis:

7 1/2 % au prêt hypothécaire de 3 millions.

Ensuite 7 1/2 % aux apports chinois (350 000 taels) et à nos apports non remboursés (65 000 taels).

5 % de l'excédent pour constituer un fonds d'amortissement.

Excédent partagé par moitié entre les deux groupes.

J'ai établi dans mon rapport, qu'en mettant les *choses au pire*, le bénéfice annuel serait de 600 000 F avec une extraction *réduite* de 150 000 tonnes (les Chinois vendent déjà actuellement 100 000 t par charrettes).

Le bénéfice serait donc réparti comme suit:

7 1/2 % au prêt	225 000 F
7 1/2 % aux apports environ en francs	
1 200 000 F	90 000 F
	<hr/>
	315 000 F
Reste 285 000 F	285 000 F
5 % pour fonds d'amortissement	14 500 F
	<hr/>
Reste	270 500 F

dont la moitié pour notre groupe soit 135 000 F représentant 4 1/2 % de dividende supplémentaire. C'est là croyez-le bien un *minimum*. En cas de remboursement après 15 ans, nous recevons une prime égale à 65 fois le bénéfice (dividende supplémentaire) moyen dans les 5 dernières années avec limite maximum de 90 % du prêt.

Il me semble qu'avec de telles conditions, on peut facilement arriver à former le capital et j'espère que la Société d'Etude y prendra une grande part. Mais je le répète pour éviter des spéculations et des difficultés avec les Chinois, il faudrait former le capital par de grosses

parts obligataires (comme le voulait d'ailleurs Mr. STOCLET: 10 000 F) auxquelles seraient attachées un certain nombre de parts de dividende. La Société devrait évidemment se réserver sur l'intérêt des obligations ou sur le nombre des parts de dividende une marge suffisante pour se couvrir de tous ses frais et autres.

J'ai écrit personnellement à M. DE BAUER (2) pour lui rappeler qu'il m'était dû une rémunération équitable pour mes services pendant cinq ans à la Société de Recherches Minières et pour avoir en somme apporté l'affaire de Lincheng. M. STOCLET m'avait formellement promis en 1902, que je recevrais 50 000 F et serais nommé administrateur-délégué de la société à former. Je lui ai écrit ensuite que je croyais être modéré en demandant 75 000 F. C'est le chiffre que j'ai fixé à M. DE BAUER en lui disant que j'espérais être nommé administrateur-délégué de la société.

C'est d'ailleurs l'intérêt de celle-ci de m'avoir dans son administration. Je me permets d'avoir recours à votre bienveillance afin que j'obtienne satisfaction... Dans l'esprit du Vice-Roi et de beaucoup d'Européens, cette affaire est destinée à prendre un très grand développement surtout lorsque la ligne Paoting-Tientsin sera construite... (3)

#### ANNEXE N° 9

*JADOT au baron BAEYENS.*

Shanghai, le 3 février 1905.

Monsieur le Baron BAEYENS,

...Depuis quelque temps, l'agitation de certains clans chinois au sujet de la ligne Hankow-Canton semble se calmer de plus en plus et on n'en parle presque plus depuis que le Ministre de Chine à Washington a télégraphié (au commencement de janvier) à Pékin que l'American China Development Company, restait une société absolument américaine, les parts belges ayant été rachetées par des Américains, notamment par Pierpont MORGAN!!

---

(2) Raphael DE BAUER, administrateur-délégué de la succursale bruxelloise de la Banque de Paris et des Pays-Bas, administrateur de la Société d'Etude.

(3) Papiers JADOT, dossier Société d'Etude.

Le Ministre de Chine à Washington aurait aussi dit dans son télégramme que dans ces conditions, il n'y avait plus lieu de poursuivre l'annulation du contrat.

Cela me fait penser que postérieurement à votre lettre, un arrangement est intervenu entre les groupes américain et belge, en-dehors du groupe français; mais je me demande comment la question financière a été résolue.

Je comprends que dans le projet d'arrangement dont vous avez bien voulu m'exposer les grandes lignes, le groupe français ait exigé que la direction de l'affaire soit française. Mais il est certain que cette solution ne serait possible qu'à la condition d'être au préalable acceptée par les gouvernements anglais et américain et encore, serait-il difficile, même dans ces conditions de faire admettre par les Chinois une direction française ou même une direction belge, car l'opinion publique dans les provinces du Sud, surtout dans le Hunan a été trop excitée contre cette affaire, par les journaux anglais et chinois.

Les Chinois intelligents et en premier lieu SHENG savent parfaitement que les Belges n'ont pas l'intention de s'emparer de la ligne pour la céder aux Russes et aux Français. Ils disent eux-mêmes que cette accusation est ridicule, mais ils ont peur de l'opinion publique, très habilement excitée contre l'intervention belge, opinion qui est en grande partie le résultat des intrigues de l'ancien Directeur GRAY dont la gestion pendant 2 1/2 ans, a été réellement funeste à cette affaire. Lors d'un dîner avec de très hautes personnalités chinoises, pendant mon récent séjour à Pékin, deux ministres du Wai Wu Pu (Ministère des Affaires Etrangères) me disaient: « Nous ne voyons aucun inconvénient à ce que les Belges soient associés avec les Américains pour cette ligne, mais ce que nous ne voulons pas, c'est que la France intervienne, ni financièrement, ni autrement, parce que celle-ci cherche visiblement à accaparer sous son influence toutes les lignes du Sud pour en faire des lignes de pénétration et de conquête semblables à leur ligne du Yunnan! »

Ces Messieurs disaient aussi que les mandarins du Hunan étaient à ce moment-là, tellement excités contre les Belges qu'on leur a représentés comme agissant pour le compte des Russes, qu'il serait dangereux pour le moment, d'envoyer dans cette région des ingénieurs belges!

Depuis que j'ai eu cette conversation absolument privée et amicale (fin novembre), l'agitation s'est beaucoup calmée et les journaux n'en

parlent plus. Quoi qu'il en soit je suis convaincu que tout autre solution que celle consistant à laisser à l'affaire le cachet américain (c'est-à-dire la direction américaine) n'aurait aucune chance d'être acceptée par le gouvernement chinois sans l'accord des gouvernements anglais et américain.

Cette affaire a beaucoup nui au pauvre SHENG dont la situation était déjà si ébranlée depuis deux ans, par suite des attaques du Vice-Roi YUAN CHI KAI, celui-ci étant de loin l'homme le plus puissant de Chine et ayant juré la perte de SHENG. Cette violente animosité du puissant Vice-Roi contre SHENG est pour moi une cause perpétuelle d'ennuis et de difficultés car YUAN CHI KAI est aussi Directeur Général des chemins de fer (lignes du Nord), et nous avons des affaires importantes à traiter avec lui et... je dois servir d'intermédiaire entre eux deux. Je suis heureusement en excellents termes avec le Vice-Roi qui, il y a quelques jours, m'a fait savoir que je ne devais avoir aucune inquiétude au sujet de la signature prochaine du contrat des Mines de Lincheng.

...Jusqu'en ces derniers temps, SHENG était décidé à offrir sa démission de Directeur Général du chemin de fer, suivant en cela les conseils de ses amis, persuadés que dans l'impossibilité de trouver un successeur capable, le Gouvernement lui demanderait de rester... SHENG paraît maintenant changer d'avis: son grand deuil officiel de 27 mois à la suite de la mort de son père vient de finir. Il a décidé d'aller à Pékin en avril, et faire tout ce qui est nécessaire pour raffermir sa situation, ce qui veut dire distribuer à la douairière et son entourage quelque 200 000 tael (soit 700 000 francs), ce qui à mon avis est un minimum. Lors du récent 70<sup>e</sup> anniversaire de l'Impératrice, SHENG a déjà envoyé un petit cadeau de 50 000 tael!

...Je ne vois pas par qui il pourrait être remplacé et nous n'aurions qu'à perdre en passant sous la férule directe ou indirecte de YUAN CHI KAI, qui tout en étant un progressiste intelligent ne se contente pas des apparences de la Direction mais veut diriger effectivement en réduisant l'intervention des étrangers à sa plus simple expression...

Cette tendance existe d'ailleurs de plus en plus dans toutes les sphères chinoises et même les mandarins les plus progressistes ont cette tendance de plus en plus visible.

J'en ai encore une preuve frappante dans cette affaire de Mines de Lincheng que je négocie depuis si longtemps!

Depuis plusieurs mois je suis d'accord avec le Vice-Roi et ses conseillers sur les bases principales du contrat et le Vice-Roi m'a dit qu'il était très satisfait de ce contrat qui servira de modèle pour toutes les affaires ultérieures de mines; malgré sa puissance actuelle, il hésite à présenter ce contrat à l'approbation de la Cour et des Ministères, tant il craint d'être accusé de livrer les mines aux étrangers! Car jusque maintenant, dans toute la Chine, une seule affaire de mines a été mise pratiquement en valeur: celle de Kaïping qui a soulevé tant d'agitation et entraîné la chute du mandarin qui l'a traitée avec les étrangers. Donc tout en faisant des progrès considérables et visibles surtout depuis deux ans, les Chinois se montrent de plus en plus hostiles à l'influence européenne et américaine, et suivent en cela l'exemple de leurs grands amis et protecteurs japonais. Ceux-ci s'implantent de plus en plus en Chine, et à chacun de mes voyages à l'intérieur, je constate une augmentation de l'avance japonaise même dans les plus petites villes de l'intérieur; ils y ont même des prêtres missionnaires bouddhistes. Lors de ma dernière visite chez le vieux Vice-Roi CHANG CHI TUNG, j'ai constaté dans son entourage la présence de nombreux conseillers japonais, et le principal instructeur de ses troupes, un capitaine allemand à son service depuis plus de dix ans, vient d'être remplacé par un colonel japonais. Partout, on crée de nombreuses écoles dirigées par des Japonais. De plus, il y a actuellement dans les écoles au Japon... près d'un millier d'étudiants chinois.

Les succès guerriers du Japon augmentent encore son prestige et son influence en Chine, et il est certain que si les Japonais disposaient de capitaux, les Européens n'auraient plus à espérer pouvoir faire de grandes affaires en Chine.

Ils sont heureusement pour nous très pauvres, et sortiront de la guerre ruinés pour assez longtemps, si, comme tous les hommes d'affaires d'ici le souhaitent, les Russes parviennent à les battre ou tout au moins, à obtenir quelques succès leur permettant de conclure une paix honorable. Certes, si on ne prenait en considération que l'admirable organisation militaire des Japonais, leur courage et leur patriotisme, en opposition avec la désorganisation, l'insouciance et la corruption des Russes, on serait tenté de souhaiter la continuation des succès japonais; mais au point de vue de la civilisation en général, et surtout des affaires en Extrême-Orient, on doit souhaiter le succès des armées russes et l'affaiblissement du Japon.



Bien que ma lettre soit déjà trop longue, je crois cependant devoir vous parler de la Banque Sino-Belge... J'ai beaucoup hésité à vous parler de la Banque parce que je n'aime pas m'occuper d'affaires étrangères à mon service... mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de faire connaître mon avis et mon intervention a été uniquement dictée par mon dévouement aux intérêts belges.

Quelque temps avant sa mort, M. COLLIN est venu par ordre de sa Direction de Bruxelles me consulter au sujet de deux affaires, d'ailleurs impraticables, qui lui étaient proposées par des gens bien peu sérieux, et nullement au courant de la façon dont semblables affaires se traitent en Chine.

Je ne lui cachai pas ma pensée au sujet de sa manière de représenter sa Banque en vivant ici comme un sauvage, évitant toute relation avec le monde des affaires, avec les Belges sérieux et avec moi notamment, n'ayant pour toute relation que des gens peu ou mal cotés, entr'autres le Sieur VAN DER STEGEN qui ne jouit ici que de très peu de considération, et qui est tenu à l'écart par les Belges sérieux. Je lui ai aussi manifesté mon regret comme Belge et comme serviteur bien dévoué de la Société Générale de ne pas avoir été consulté amicalement par lui au sujet de l'opportunité de la création d'une agence à Hankow, et surtout de voir confier l'organisation et la direction de cette agence à un jeune homme n'ayant rien de ce qu'il faut pour représenter la Banque... COLLIN a dit que la nomination a été faite par Bruxelles!

...Le surlendemain de sa mort, j'appris par télégramme que DEDEYN était désigné comme délégué belge à la commission des banquiers et que celui-ci serait probablement nommé premier Directeur de la Banque. Cette nouvelle produisit parmi la majorité de la colonie belge une véritable stupéfaction... Sur les instances de nombreux Belges et notamment du consulat, je me décidai à vous télégraphier par l'intermédiaire de M. FOCQUET, et le lendemain je recevais votre réponse annonçant la nomination de RAMLOT. J'ai vu DEDEYN qui a convenu que la nomination n'était pas justifiée... (1)

---

(1) Papiers JADOT, dossier Société d'Etude.

## ANNEXE N° 10

*JADOT au baron BAEYENS.*

Shanghai, le 17 janvier 1906.

Monsieur le baron BAEYENS,

J'ai cru devoir vous télégraphier hier au sujet de l'urgence qu'il y a à établir dans le plus bref délai possible la succursale de la Banque Sino-Belge à Tientsin. Comme vous l'annonce mon télégramme, la Banque de l'Indo-Chine qui jusque maintenant n'avait pas de succursale dans le Nord, va, en avril prochain, établir des succursales à Tientsin et à Pékin, et la Banque Hollandaise va faire de même à très bref délai.

Or il est de la plus haute importance pour la Sino-Belge de ne pas se laisser devancer à Tientsin par ces deux banques; déjà le retard de l'établissement de la succursale de Hankow, annoncée dans les journaux par l'ancien directeur, M. COLLIN, a produit mauvaise impression, et si on tarde plus longtemps à installer la succursale de Tientsin projetée depuis quelques mois déjà la réputation de la Banque en souffrira beaucoup.

Lors de l'annonce de la prochaine création de la succursale de Tientsin, plusieurs maisons de commerce très sérieuses avaient promis de confier leurs affaires du Nord à cette succursale. Mais si on se laisse devancer par la Banque de l'Indo-Chine, ces clients échapperont à la Sino-Belge.

De mon côté, j'ai annoncé aux Mines de Lincheng la création très prochaine de cette succursale et j'ai fait admettre que le service financier serait confié à celle-ci et à la banque chinoise que la Sino-Belge devrait avoir comme correspondant à Pékin, à défaut d'une succursale proprement dite. Mais si la Sino-Belge tarde encore à s'installer à Tientsin, il est à craindre que la Direction Chinoise de Lincheng ne m'impose un arrangement définitif avec une banque chinoise et une banque européenne autre que la Sino-Belge. Il y a donc une extrême urgence à installer immédiatement l'agence de Tientsin et je pense même que la Sino-Belge devrait créer immédiatement une succursale à Pékin, en prévision de la très prochaine centralisation dans cette ville de la Direction du Pékin-Hankow.

En effet, nous allons avoir à faire bientôt d'importants transferts à Bruxelles et Paris pour assurer le service de notre emprunt au moyen des bénéfices d'exploitation. Je ne crois pas que nous soyons obligés de confier tous ces transferts à la Russo-Chinoise seule et nous pouvons, me semble-t-il confier à la Sino-Belge les transferts destinés à Bruxelles en réservant ceux destinés à Paris soit à la Russo-Chinoise seule, soit à celle-ci et à la Banque de l'Indo-Chine.

Il est d'ailleurs certain que la Compagnie Impériale des Chemins de Fer Chinois nous imposera de faire appel à la concurrence de plusieurs banques et la Sino-Belge serait certainement une des mieux placées pour faire les transferts à Bruxelles; mais pour cela elle doit être installée à Tientsin et Pékin, et aussi à Hankow.

Il est certain que le commerce et l'industrie vont, à bref délai prendre en Chine un développement considérable, et la Banque Sino-Belge doit prendre dès maintenant les mesures pour en profiter et s'installer le plus tôt possible dans les centres où le mouvement des affaires s'annonce comme devant être très important. Maintenant que la Banque dispose des ressources financières suffisantes pour étendre ses affaires à Tientsin, Pékin et Hankow, la seule grosse difficulté qui me paraît encore exister est celle du personnel...

Il est donc indispensable d'envoyer de bons agents non seulement pour Shanghai mais pour les trois succursales à créer dans le plus bref délai possible.

Je sais par expérience combien le recrutement de bons agents est difficile; mais il me paraît qu'il serait possible de trouver parmi les jeunes gens sortis de l'Institut commercial d'Anvers des jeunes gens que la Banque Sino-Belge prendrait à l'essai pour les placer en stage à la Société Générale ou dans d'autres banques; après 6 mois de stage on ferait parmi les plus capables une sélection et on les enverrait en Chine avec des appointements modestes au début (500 ou 600 francs) pour être augmentés après quelque temps de leur service en Chine.

C'est, je pense, de cette façon que procèdent plusieurs banques en Chine, et notamment la Banque d'Indo-Chine.

En tout cas, si la Sino-Belge ne prend pas immédiatement des mesures pour recruter et former de nouveaux agents, non seulement elle ne pourra pas créer les trois succursales qui sont indispensables pour le

développement de ses affaires, mais encore sa maison principale de Shanghai se trouvera dans une position très précaire: dans la situation actuelle, il suffirait d'une incapacité de travail de M. RAMLOT causée par une indisposition ou une maladie (cas très fréquent ici) pour arrêter toutes les opérations de change et compromettre gravement la marche des affaires.

Il faut donc que la Banque envoie immédiatement 2 ou 3 bons agents en Chine pour permettre la création de la succursale de Tientsin et si possible 6 dont deux ou trois seraient destinés à la succursale de Pékin; en outre il faut qu'elle forme à Bruxelles une réserve de candidats stagiaires parmi lesquels on choisira les meilleurs pour les envoyer en Chine au fur et à mesure de leur formation au point de vue banque...

En terminant cette lettre, je tiens à vous dire que chez tous les hommes d'affaires avec lesquels je suis en rapport ici, je n'entends que de grands éloges au sujet de M. RAMLOT; depuis son avènement à la Banque, la situation morale de celle-ci a complètement changé sur la place de Shanghai et je suis certain que si M. RAMLOT est bien secondé par un bon personnel, cette situation ne fera que se consolider dans l'avenir.

Suivant votre télégramme par lequel vous avez accepté mon offre de vous faire, lors de ma rentrée, un rapport sur la marche des opérations de banque en Chine, je m'occuperai lors de mon retour à Shanghai, en mai, de recueillir auprès de votre Directeur tous les renseignements nécessaires, en examinant avec lui les affaires en cours et celles projetées pour l'avenir.

Je n'ai pas besoin de vous dire, Monsieur le Gouverneur, qu'en m'occupant ainsi des affaires de la Banque, affaires qui sont en somme absolument en-dehors de ma mission, je ne suis guidé que par mon vif désir de vous être agréable et de voir prospérer une affaire belge fondée et présidée par vous.

Ma famille s'embarque après-demain pour l'Europe et je vous avouerai que cette séparation m'émeut très fortement. Aussi vous prierai-je de bien vouloir tenir compte de cette circonstance pour excuser la forme négligée de ma lettre.

Veuillez... (1)

---

(1) Papiers JADOT, dossier Société d'Etude.

## Bibliographie

- [ 1 ] ABRAMOWITZ, M.: The Economic Characteristics of Railroads and the Problem of Economic Development (Symposium. The Patterns of Railway Development, *Far Eastern Quarterly*, Menasha, XIV, 2 février 1955, p. 169-178).
- [ 2 ] BRAISTED, W.: The United States and the American China Development Company (*Far Eastern Quarterly*, XI, 2, février 1952, p. 147-166).
- [ 3 ] CARLSON, E.: The Kaiping Mines (1877-1912) (Cambridge, Mass., 1957)
- [ 4 ] CHAO YUNG SEEN: Les chemins de fer chinois; étude historique, politique, économique et financière (Paris, 1938).
- [ 5 ] CH'EN, J.: YUAN SHIH-KAI (1859-1916) (Stanford, 1961).
- [ 6 ] CARTON DE WIART, E.: LÉOPOLD II. Souvenirs des dernières années (3<sup>e</sup> éd., Bruxelles, 1944).
- [ 7 ] CORDIER, H.: Histoire générale de la Chine et de ses relations avec les pays étrangers depuis les temps les plus anciens jusqu'à la chute de la dynastie mandchoue (t. IV, Paris, 1920).
- [ 8 ] CORNET, R.-J.: Jean JADOT, un grand artisan du Katanga (Bruxelles, 1950).
- [ 9 ] DUFOURNY, A.: La Chine. Ses chemins de fer et ses ports maritimes (*Annales des Travaux Publics de Belgique*, fasc. 6, décembre 1897. p. 5-78).
- [10] E-TU ZEN SUN: Chinese Railways and British interests (New-York, 1954).
- [11] *Far eastern Review; engineering, commerce, finance* (Manille, 1904-).
- [12] FEUERWERKER, A.: China's early industrialization. SHENG HSUAI-HUAI (1844-1916) and the Mandarin Enterprise (Harvard East Asian Studies, I, Cambridge, Mass., 1958).

- [13] FROCHISSE, J.-M.: La Belgique et la Chine. Relations diplomatiques et économiques (Louvain, 1936).
- [14] HUMMEL, A.: Eminent Chinese of the Ching period (1644-1912) (Washington, 1943).
- [15] Jean JADOT 1862-1932. Publié à l'initiative de Monsieur Jean FRANQUI (Liège, 1938).
- [16] JADOT, J.: Le Retour de l'Impératrice à Pékin (*Revue Nouvelle*, Bruxelles, Juin 1952, p. 595-605).
- [16bis] JADOT, O.: Famille d'ingénieurs, fascicule dactylographié s.d.
- [17] Kelly, J.: A forgotten conference: the negotiations at Peking 1900-1901 (Genève, 1962).
- [18] KENT, P.H.: Railway Interests in China (Londres, 1907).
- [19] KUO SHUN-PING: Chinese reaction to foreign encroachment with special reference to the first sino-japanese war and its immediate aftermath (*Ann. Arbor*, 1954).
- [20] LANGER, W.: The diplomacy of imperialism, 1890-1902 (New-York, 1935).
- [21] LO HUI-MIN: The Battle of Concessions (1895-1900) (Thèse dactylographiée, Université de Cambridge, 1954).
- [22] MAC MURRAY, J.: Treaties and agreements with and concerning China (Volume I, Manchu period 1894-1911, Washington, 1921).
- [23] *Recueil Financier* (Bruxelles, 1893-).
- [24] *Recueil spécial des actes, extraits d'actes, procès-verbaux et documents relatifs aux sociétés commerciales* (Annexe au *Moniteur Belge*, Bruxelles, 1873-).
- [25] RENOUVIN, P.: La Question d'Extrême-Orient, 1840-1940 (Paris, 1946).
- [26] La Société Générale de Belgique 1822-1922 (Bruxelles, 1922).
- [27] STENGERS, J.: Combien le Congo a-t-il coûté à la Belgique? (Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer, Bruxelles, 1957).
- [28] ULLENS DE SHOOTEN, J.: Les chemins de fer chinois. Etude historique, économique et financière (Bruxelles, 1928).
- [29] VAN DER ELST, L.: LÉOPOLD II et la Chine (*Revue Générale*, Bruxelles, avril-mai 1924, p. 420-437, 570-597).



## Table des matières

RÉSUMÉ . . . . .	3
SAMENVATTING . . . . .	3
INTRODUCTION . . . . .	5
CHAPITRE I. Le cadre des futures activités de Jean Jadot .	13
CHAPITRE II. La direction générale du Pékin-Hankow (de janvier 1899 à mai 1902) . . . . .	29
CHAPITRE III. L'extension du domaine d'activité de Jean Jadot après la révolte des Boxers . . . . .	48
CHAPITRE IV. Le retour en Europe et l'abandon progressif des affaires de Chine . . . . .	81
CONCLUSIONS . . . . .	102
ANNEXES . . . . .	107
BIBLIOGRAPHIE . . . . .	145

---

Achévé d'imprimer le 15 octobre 1965

par l'Imprimerie SNOECK-DUCAJU et FILS S.A., Gand-Bruxelles